

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

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

Janvier 2011

SYNDICAT DE LA PLAINE DE MONTJEAN



SYNDICAT DE LA PLAINE DE MONTJEAN

Maison de la Plaine
22, rue Ténine
94260 Fresnes
Tél. : 01 49 84 56 11
ou 06 78 08 90 34

A cheval sur les trois communes de Fresnes, Rungis et Wissous, enclavée par des grandes infrastructures de transports (autoroutes, RER, OrlyVal...), entourée de grandes zones d'activité (MIN, SILIC, Aéroport d'Orly...), la Plaine de Montjean est un territoire de contraste : métropolitain mais enclavé, poumon vert en bordure de secteurs économiques majeurs et monofonctionnels. Elle doit faire l'objet d'une restauration et d'une valorisation de sa richesse naturelle tout en inscrivant son devenir dans l'enjeu métropolitain, en termes de transport comme de logements.

Pour répondre à cette ambition, les communes de Fresnes, Rungis et Wissous ont créé en septembre 2010 un syndicat intercommunal pour la valorisation de la Plaine de Montjean. Son ambition est de construire des réponses à trois questions essentielles, à l'échelle locale comme à celle de la Métropole francilienne. Comment protéger et valoriser l'environnement ? Comment améliorer l'offre de transports et la mobilité ? Comment ne pas être un frein au développement économique en répondant aux besoins de logement tout en préservant le cadre de vie ?

Le Syndicat de la Plaine de Montjean entend donc prendre place dans le(s) débat(s) lancé(s) actuellement sur les grands systèmes de transports en Île-de-France. Ce cahier d'acteur est construit pour interpeler les initiateurs de ces confrontations sur la nécessité :

- d'assurer le meilleur emboîtement des systèmes de transport, de l'échelle internationale à celle des communes ;
- de participer à la mise en cohérence des divers projets (Arc Express/ Orbival et la rocade de métro automatique, le barreau d'interconnexion des TGV et la qualité d'exploitation du RER C, le positionnement et la capacité des futures gares de métro, de RER, de TGV et l'anticipation du trafic passager des 20 ans à venir...). Veiller à ce que les financements soient garantis pour des mises en œuvre à court et moyen termes ;
- d'assurer ainsi la qualité de la desserte des zones économiques du pôle d'Orly-Rungis et l'accessibilité de la zone aéroportuaire ;
- de permettre aux habitants des communes riveraines de la Plaine de Montjean d'accéder plus facilement aux grands réseaux de transports. Notamment veiller à la fluidité des circulations entre le domicile (ou le lieu de travail) et les gares les plus proches ;
- de veiller à la synergie entre les modes de transports longue distance et l'offre de transport de proximité.

1. État des lieux

La Plaine de Montjean peut être globalement délimitée par les grandes infrastructures de déplacement qui sillonnent le territoire des trois communes de Rungis, Fresnes et Wissous.

Elle est caractéristique de la « géographie de plaque » mise en évidence sur ce territoire : les gares implantées sont relativement bien situées, mais mal reliées et mal desservies. Constituée de très vastes espaces ouverts, elle fait l'objet de nombreuses réflexions sur son urbanisation, au moins partielle, ses circulations de proximité, la vocation agricole de ses terres à confirmer, la mise en valeur de son bois et de son château...

Sa spécificité tient à la grande variété et à l'unité des espaces ouverts qui la composent et qui permettent

d'assurer biodiversité, qualité paysagère et usages d'agrément. En dessous d'une « masse critique » d'espaces non bâtis, la valeur propre de la Plaine serait compromise. Cela implique que la consommation d'espace ouvert, nécessairement induite par le projet d'aménagement, doit restée mesurée.

La Plaine de Montjean se situe à mi-distance entre l'activité économique du Val de Bièvre et le pôle d'activités économiques du MIN Rungis et de la plate-forme aéroportuaire d'Orly.

Elle est entourée de zones d'activités aux impacts économiques majeurs à l'échelle régionale et nationale. La Silic, le MIN de Rungis, ADP, la Sogaris organisent les flux de personnes et de marchandises selon leurs contraintes.

Tout projet global de développement dans ce territoire doit permettre de renforcer les éléments les plus dynamiques tout en améliorant le fonctionnement urbain général. C'est notamment à cela que doit répondre le projet de valorisation de la Plaine de Montjean.

Le débat ouvert sur les nouvelles infrastructures de transport doit également porter cette double volonté de renforcement des atouts et de remédiation.



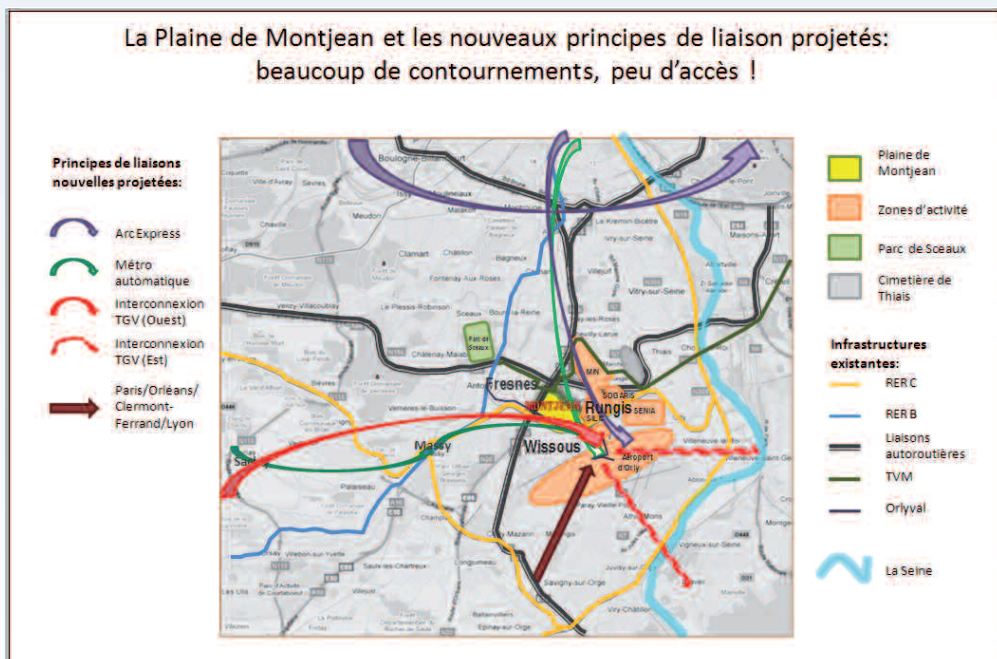
2. Les propositions du syndicat de la Plaine de Montjean

Le syndicat souhaite d'abord indiquer son souci de **voir converger les projets en cours** afin que soient garanties leur complémentarité et donc leur efficacité.

Il demande des précisions sur le **financement** : évaluation **des capacités d'investissements et des impacts financiers** et fiscaux réels pour les citoyens, les usagers et les divers partenaires impliqués, notamment les collectivités locales. Il demande la prise en compte des deux échelles : celle du grand territoire et celle de la proximité. **Les nouvelles offres de transports doivent renforcer la performance économique et l'ouverture internationale tout en assurant la qualité de la desserte quotidienne et l'accès des habitants aux infrastructures rapides.**

Enfin, le syndicat de la Plaine de Montjean indique que **les projets de transports ne sauraient être déconnectés des questions d'aménagement.** Les impacts sur

les urbanisations futures doivent être évalués. Les élus des communes de Rungis, Fresnes et Wissous souhaitent garder la maîtrise des projets d'aménagement de la Plaine de Montjean.



2.1 Les propositions d'infrastructures de transport

Le syndicat souhaite prendre position sur les principes suivants :

- **une ligne d'interconnexion sud des TGV dédiée et souterraine ainsi qu'une localisation de la future gare TGV au plus près de l'aérogare**, afin de préserver les populations des communes traversées des nuisances tout en offrant un optimum d'utilisation aux passagers ;
- l'amélioration des infrastructures existantes de transport collectif autour de Montjean et **un plan rapide de rattrapage et de modernisation des RER B, C et D, incluant une remise à niveau des infrastructures et une amélioration de l'offre de service ;**
- **l'amélioration réelle des conditions de transports quotidiennes des habitants** des communes du syndicat (accessibilité des gares, organisation du « dernier km », système de parkings sécurisés pour les 4 ou les 2 roues...).

Concernant les propositions liées aux infrastructures en débat, actuels ou à venir, les propositions du syndicat sont les suivantes :

- **Arc Express et Orbival :**

approbation des propositions sur les gares du projet Arc Express. Le syndicat rappelle notamment l'importance des stations Arcueil/Cachan, Villejuif/IGR, Villejuif/Louis Aragon, Vitry-Centre, Les Ardoines et Le Vert-de-Maison. Demande d'**une gare à hauteur de la gare de la Fraternelle sur la branche « nord –sud » d'Arc Express prolongée jusqu'à Orly.**

- **Réseau de transport du Grand Paris :**

Demande d'**une gare à hauteur de la gare de la Fraternelle, en connexion avec le RER C.**

Concernant le tracé « vert » de Palaiseau à Orly, le syndicat demande qu'il soit clairement précisé que **la partie allant de l'A6/10 jusqu'à Orly, et qui doit traverser la commune de Wissous et le sud de la Plaine de Montjean, devra être souterraine.**

Par ailleurs, le Syndicat souhaite que les débats en cours apporte des **éclaircissements sur les risques de saturation de la ligne M 14 après son extension telle que mise en débat**, ainsi que sur le mode d'exploitation. Le syndicat plaide pour un mode ferroviaire plutôt que pour un métro sur pneu, afin de disposer de garanties plus fortes sur les offres alternatives de matériel roulant.

- **Interconnexion des TGV et localisation de la future gare :**

création d'un barreau d'interconnexion TGV souterrain. Cette option a été présentée comme la plus coûteuse mais c'est la seule qui permette, à ce jour, de répondre

aux objectifs majeurs d'une interconnexion efficace pour la grande vitesse et d'une amélioration du niveau de desserte locale par un mode de transport collectif en surface.

Positionnement de la nouvelle gare TGV sous l'aérogare d'Orly, au plus près de l'aérogare. La question du niveau d'investissement est souvent mise en avant. Il convient d'observer qu'un tel investissement n'est envisageable que si l'efficacité est maximale. Or, l'absence de rupture de charges est essentielle pour le fonctionnement optimum de la gare comme de l'aéroport.

- Plan de mobilisation pour les Transports collectifs : **le syndicat rappelle la nécessité des projets suivants :**
 - L'arc sud d'Arc Express, rocade de métro rapide,
 - Le tramway Villejuif-Athis-Mons-Juvisy et la liaison Orly-Évry,
 - L'achèvement du TCSP sur la RD 5,
 - Le TCSP Massy-Orly,
 - La liaison Orly-Val d'Yerres-Val de Seine.

Le syndicat propose une alternative pour le tracé « vert » avec l'hypothèse d'un tracé éloigné (tracé vert - Issy, Clamart, Bagneux...) au sud-est de Paris et un arrêt Croix de Berny en connexion avec le TVM.

- **Connexion Massy/Orly :** la réalisation de l'interconnexion des TGV permet de penser différemment les liaisons Massy/Orly. Il s'agit là d'un enjeu majeur pour les dessertes locales et la bonne accessibilité globale du pôle d'Orly-Rungis.

Quels sont les arrêts programmés des TGV dans les deux gares ? Faut-il une infrastructure nouvelle ou plutôt un système d'exploitation qui permette une utilisation en cabotage de la ligne TGV ? Quels sont les impacts de l'interconnexion sur les projets de métro automatique, sur la rationalisation de la ligne actuelle du RER C ?

- **L'avenir du RER C, couplé à la connexion des TGV et à la liaison Massy/Orly.**

Maintien du niveau de l'offre actuelle de TC en desserte locale. **Il ne serait pas acceptable, en particulier, que l'utilisation de la ligne actuelle du RER C soit dédiée à l'interconnexion des TGV.**

Le syndicat demande que cette ligne RER C, tout comme les lignes des RER B et D, gagne en fréquences et en régularité, et que l'offre de service soit améliorée d'ici 2017.

- **La ré-ouverture de la gare de Wissous.**

Ré-ouverture et bonne desserte de la gare de Wissous. Le syndicat s'interroge sur le réemploi possible d'Orlyval dans le système qui se dessine aujourd'hui : il propose ...

- l'examen de la reconversion de cette ligne comme support de liaisons à vocation de desserte locale.

- **Les réseaux de liaisons douces : trame vélo, voies réservées...**

Appui pour l'étude et la réalisation des systèmes de rabattement autour des gares de La Fraternelle et de Wissous et pour la conception d'un nouveau réseau local de TC et de liaisons douces, l'efficacité d'un système de transport ne se mesurant par uniquement par sa vitesse propre mais par la qualité de toutes ses connexions.

- **Les franchissements de la Seine** et les différents projets de connexions entre les RER C et D, et entre Choisy et Orly.

Mise en chantier d'un **nouveau franchissement de la Seine, pour interconnecter les RER et réorganiser les dessertes en TC ou par véhicule individuel.**

- Liaison Paris/Orléans/Clermont-Ferrand : Comment ne pas relier cette réflexion à la desserte du Pôle d'Orly par les transports en commun ?

Demande d'une extension des débats en cours et de garanties sur l'articulation maîtrisée de POCL avec les réseaux franciliens.



2.2 Les propositions d'aménagement

L'organisation d'un haut niveau de desserte à plusieurs échelles ne peut être disjointe d'une réflexion sur l'urbanisation globale et l'implantation d'activités et de logements sur le territoire.

2.2.1 Logement

Le principe d'un **équilibre entre zone à urbaniser/maintien des espaces ouverts naturels et agricoles et amélioration globale de la biodiversité**, est un pré-requis à tout projet de valorisation et d'aménagement de la Plaine de Montjean.

Les logements sont projetés pour s'inscrire dans une démarche de conception d'éco-quartier en lien avec l'espace urbain existant.

La question du nombre de logements sociaux et de l'accessibilité sociale est centrale, d'autant que cette création nette de logements peut créer des opportunités de parcours résidentiels à l'échelle locale. La maîtrise des valeurs foncières, autour des 2 gares et dans la perspective d'une

l'amélioration des conditions de TC, doit être envisagée très en amont.

2.2.2 Maintien de l'activité agricole

La volonté de maintenir la vocation agricole de la Plaine de Montjean doit permettre d'intervenir rapidement dans 3 domaines au moins :

- **la maîtrise des valeurs foncières sur les parties privées :** on peut envisager la création d'une Zone d'Agriculture Protégée. Le syndicat propose également d'explorer avec l'Agence des Espaces Verts de la Région Île-de-France l'acquisition d'une part des terres agricoles ;
- **la diversification de la production et la réorientation vers du maraîchage :** fonction métropolitaine de la Plaine comme lieu de production pour un marché local ou semi-local métropolitain ;
- **la question de la qualité des sols et du renforcement de la biodiversité** (sol, flore, faune et circulation d'eau).