



OCTOBRE 2010



**CONTACT :**

Hôtel de Ville  
57 av. Henri-Ravera  
92 220 Bagneux

Service Aménagement  
Urbain au **01 42 31 60 65**

maisonduprojet@mairie-bagneux.fr

## BAGNEUX AVANCE AVEC SON METRO

### UNE INTERCONNEXION METRO LIGNE 4 – METRO EN ROCADE

#### 1. BAGNEUX, UNE VILLE EN MOUVEMENT

La commune de Bagneux, située à 3 km de Paris, est au carrefour des mutations urbaines qui touchent de nombreux territoires de la proche banlieue parisienne : besoins d'augmentation de l'offre de logements, développement économique, prolongement du métro (ligne 4), projet de station de métro en rocade.

Afin de maîtriser ces enjeux, la ville s'est dotée d'outils pour y répondre : Plan Local d'Urbanisme, Zones d'Aménagement Concerté, requalification de la Zone Industrielle, Opération de Renouvellement Urbain des Tertres et des Cuverons.

Les principales orientations représentent un véritable projet de ville : mixité sociale, compacité et densité pour favoriser l'accès des habitants aux transports, aux équipements, aux pôles économiques et commerciaux, développement économique, haute qualité environnementale et haut niveau de service public. Le développement durable est au cœur des préoccupations municipales, la ville s'étant d'ores et déjà engagée dans une démarche d'éco-quartier, qui prépare la construction de la ville durable dans son ensemble.

#### 2. TROIS GRANDS SITES STRATÉGIQUES

##### 2.1- LES QUARTIERS SUD DE BAGNEUX : ORU ET SITE DE LA DGA (DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ARMEMENT)

Le quartier des Tertres et des Cuverons, un des 150 sites prioritaires retenu par l'ANRU au niveau national, est engagé depuis de nombreuses années dans une Opération de Renouvellement Urbain : démolition d'une barre et reconstruction de petits ensembles de logements, du centre commercial et des équipements publics du quartier, requalification des voiries, extension du parc François Mitterrand. L'ORU est désormais en phase opérationnelle.

Concernant le site de la DGA (enclave de 17ha entre le centre ville et l'ORU), dont le départ est annoncé pour 2016, son avenir est à l'étude : mise en place d'un comité de site avec l'Etat, étude urbaine engagée par la ville afin de conserver les 3500 emplois présents sur le site et d'élaborer un véritable projet urbain inséré dans le quartier et dans la commune.

##### 2.2- LA ZONE INDUSTRIELLE

Le long des voies ferrées de la LGV Atlantique, la Zone Industrielle (14 ha) constitue un atout foncier remarquable pour le développement économique. Il s'agit de requalifier ce territoire, situé à mi-chemin entre le terminus de la ligne 13 et le futur terminus de la ligne 4, dans un objectif d'accueil de PME, ainsi qu'une partie en bureaux sur le site de la RATP où celle-ci construit un centre bus.

### 2.3- LA ZAC VICTOR HUGO

Créée en 2007 en anticipation de l'arrivée du métro (prolongement ligne 4) et actuellement confortée dans une perspective d'interconnexion avec le futur métro en rocade, celle-ci prévoit, sur 20 ha : des activités économiques en bordure de la RD920 afin notamment de développer l'emploi, de l'habitat et des équipements. Il s'agit non seulement de construire un quartier plus dense et compact, mais aussi d'aménager des espaces verts, une coulée verte, ainsi que des circulations douces. Futur éco-quartier, la ZAC Victor Hugo se construit avec les habitants au fil des concertations et de formes innovantes de travail participatif avec la maison du projet ouverte en septembre 2010.



### 3. LA ZAC VICTOR-HUGO: UN ECO-QUARTIER, NOUVEAU PÔLE DE CENTRALITE

Programme ZAC Victor Hugo :

ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES (bureaux, commerces)	153 000 m <sup>2</sup> (4800 emplois)
LOGEMENTS	70 000 m <sup>2</sup> (850 logements)
EQUIPEMENTS	6 000 m <sup>2</sup> (crèche, école, requalification théâtre)

#### Objectifs :

**LE DÉVELOPPEMENT DE L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE** en redynamisant la façade urbaine sur la RD 920 avec la construction d'immeubles de bureaux et l'accueil d'enseignes commerciales,

**LA REQUALIFICATION DE CERTAINS ÎLOTS** avec la réalisation de logements diversifiés répondant aux besoins des habitants, le développement d'un pôle de centralité (commerces, équipements, logements) autour du rond-point des Martyrs de Châteaubriant, en accessibilité directe avec la future station de métro,

**LA RÉALISATION D'ÉQUIPEMENTS PUBLICS** dans le domaine de l'enfance (crèche, nouveau groupe scolaire) et de la culture (requalification du théâtre Victor Hugo),

**L'AMÉNAGEMENT DU CADRE DE VIE** avec la mise en valeur de l'Entrée de Ville, avenues Victor-Hugo – Aristide Briand, la réalisation d'un boulevard urbain planté le long de l'avenue Aristide Briand, la création de nouvelles circulations douces, d'espaces publics et d'une place urbaine de quartier aux abords des entrées et sorties du futur métro, **LA RÉALISATION D'UN PROJET URBAIN DURABLE** de haute qualité environnementale (géothermie...) et d'une concertation innovante et pérenne liée à la mise en place d'un éco-quartier.

### 4. DEMAIN, UN TERRITOIRE ECONOMIQUE ATTRACTIF, INSCRIT AU COEUR DE LA VALLÉE SCIENTIFIQUE DE LA BIÈVRE

S'étendant sur 2 départements (Hauts de Seine et Val-de-Marne), de Clamart à Villejuif et d'Antony à Gentilly, la Vallée Scientifique de la Bièvre rassemble 18 communes, dont Bagneux, sur une superficie de 90 km<sup>2</sup> avec 500 000 habitants.

Territoire remarquable par la densité des activités de recherche scientifiques et technologiques : on y trouve 230 laboratoires de recherche d'organismes publics ou privés (dans l'aéronautique, l'armement, les énergies électrique ou nucléaires, la pharmacie et la cosmétologie) dans lesquels travaillent environ 10 000 personnes. La Vallée Scientifique de la Bièvre est l'une des plus fortes concentrations de recherche en Europe. Ce territoire offre également des formations de haut niveau, puisque près de 25 000 étudiants sont accueillis dans les établissements d'enseignement supérieur.

La Vallée scientifique de la Bièvre est un espace de projet où communes, agglomérations, départements conjuguent avec d'autres (entreprises, universités) leurs énergies pour construire un vrai projet partagé de développement. Ce territoire a été retenu comme un des 9 pôles du schéma de développement territorial partagé entre l'État et les collectivités tout comme les pôles du Grand Roissy, la Defense, Saclay, Pleyel/Saint-Denis, Gonesse/le Bourget, Clichy sous bois/Montfermeil, cité Descartes à Marne la Vallée, Orly/Rungis.



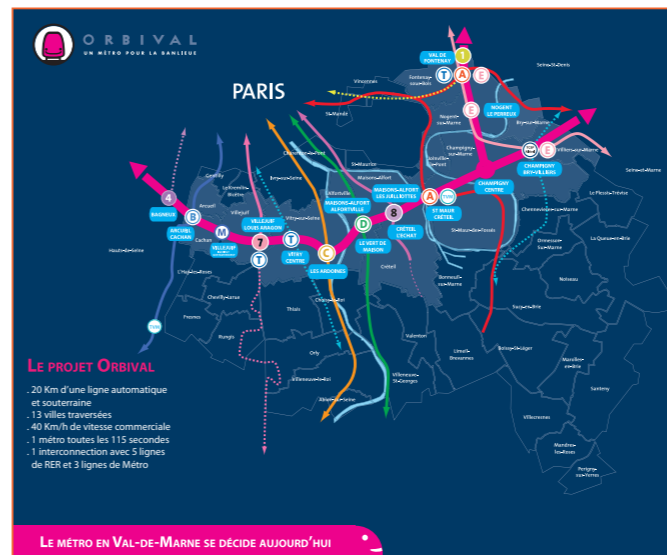
LA STATION BAGNEUX-HENRI BARBUSSE  
UNE POSITION STRATEGIQUE AU COEUR DE LIEUX EMBLEMATIQUES

### 5. UN METRO EN ROCADE...

**LA PETITE COURONNE DE PARIS CONCENTRE UNE FORTE DENSITÉ DE POPULATION ET UN LARGE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT. POURTANT L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN A L'INTERIEUR DE CETTE ZONE RESTE TRÈS FAIBLE.**

L'ambition du métro en rocade :

- desservir efficacement et rapidement les grands pôles économiques et d'habitat existants ou en développement, atouts essentiels de la Région Ile-de-France.
- rechercher le maillage avec : les lignes ferroviaires existantes en grande couronne pour améliorer leur accessibilité (train et RER); les lignes de métros et de tramways pour faciliter l'accessibilité dans le cœur de l'agglomération ; les lignes de bus existantes
- faire reculer les inégalités territoriales dans la région.



Bagneux est adhérente à l'association ORBIVAL depuis 2008 afin de défendre collectivement la réalisation d'un métro en rocade pour se déplacer plus rapidement, libérer son développement et diminuer la pollution.

### 6. ...CONNECTE AVEC LA STATION BAGNEUX HENRI BARBUSSE

Le projet de métro en rocade « ARC EXPRESS » présente 3 tracés sur la commune de Bagneux :

- le corridor 1 qui prévoit une interconnexion avec la station « Verdun » de la ligne 4 du métro située en limite de Bagneux et Montrouge
- le corridor 2 qui propose une interconnexion avec le terminus de la ligne 4 « Bagneux-Henri Barbusse »
- le corridor 3 avec une interconnexion au RER « Bagneux ».

La Ville est favorable au tracé 2, qui permet une interconnexion avec la station « Bagneux Henri Barbusse », le terminus de la ligne 4. Cette interconnexion présente plusieurs intérêts au regard des 2 autres tracés envisagés, à savoir :

- une plus grande fréquentation avec 2300 passagers en heure de pointe du matin (sans prendre en compte le nouveau programme de la ZAC Victor Hugo);
- un nombre plus important de correspondances avec les bus avec au moins 4 bus en passage et 2 en terminus;
- une centralité géographique;
- un territoire en développement avec la création de l'éco-quartier Victor Hugo.

COMPARATIF DU TRAFIC PREVISIONNEL LIGNE 4 DU METRO (Entrants matin 8H/9H en 2017 Estimations RATP, avril 2010)

STATION	Entrants (matin 8H/9H)
Verdun (M4)	1 500
Bagneux – H.Barbusse (M4)	2 300
Laplace (RER B)	1 400
Arcueil – Cachan (RER B)	1 800
Bagneux (RER B)	1 200

COMPARATIF CORRESPONDANCES BUS

STATION	Nbre de lignes de bus
Verdun (M4)	2 lignes en passage
Bagneux – H.Barbusse (M4)	4 lignes en passage 2 lignes en terminus
Arcueil – Cachan (RER B)	3 lignes en passage



## VILLE DE BAGNEUX

### 7. BAGNEUX AVANCE AVEC SON METRO

LA LIGNE 4 DU MÉTRO PARISIEN :

- est connectée à toutes les lignes de Métro (sauf 3b et 7b) et tous les RER
- assure 155 millions de voyages / an
- est la ligne de Métro traversant Paris pour se rendre à la gare de Montparnasse, au Châtelet, à la gare de l'Est, à la gare du Nord
- a une capacité de 25.000 voyageurs / heure, en heure de pointe

LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 4 :

- permettra de desservir 37.000 habitants et emplois, dont 75 % de « nouveaux desservis ».
- L'utilisation est estimée à 38.500 voyageurs/jour, soit 10 millions de voyages/an (estimation RATP)

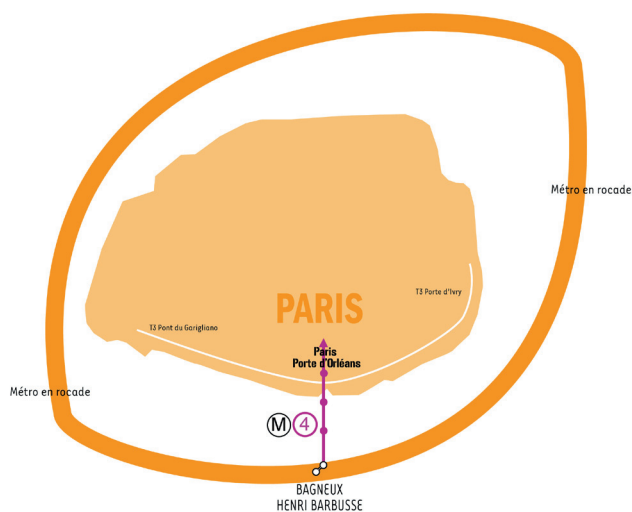
La future station terminus Henri Barbusse se situera au centre d'un bassin de population important d'environ 40.000 habitants, qui augmentera à terme conformément à l'augmentation de la densité du quartier, prévue autour de la station du métro.

### 8. UN POLE MULTIMODAL IMPORTANT

L'espace public à la sortie du terminus de métro de la ligne 4 sera réaménagé afin de créer une interconnexion au niveau des transports, associant les modes de transports lourds (métro, bus, voitures, autolib', taxis ...) et les modes de circulations douces (vélos, piétons...).

Un pôle bus sera aménagé afin de permettre un accès rapide aux différents pôles d'emploi du territoire:

- Le centre-ville et la zone industrielle à l'ouest
- Le site d'activités DGA
- Le nouveau pôle tertiaire à "l'entrée de ville" de la ZAC Victor Hugo.



### EN CONCLUSION

#### DES ATOUTS POUR UNE CONNEXION ENTRE LE TERMINUS DE LA LIGNE 4 A BAGNEUX ET LE FUTUR METRO EN ROCADÉ.

**LA REQUALIFICATION DU TISSU URBAIN**, engagée dans le secteur de la future gare terminus du Métro, avec le programme de la ZAC Victor- Hugo donnera lieu à un nouveau quartier plus dense, dont l'impact dépassera le territoire de la commune de Bagneux.

**LA POSITION DU SITE** au centre d'un bassin de population important (à terme 40.000 habitants) à desservir.

**LE POTENTIEL D'EMPLOIS CRÉÉS** et desservis sur les différents pôles tertiaires du secteur immédiat : l'Entrée de Ville à proximité de la Vache noire, la zone industrielle aux abords du site ferroviaire et le site DGA.

**LA POLITIQUE AMBITIEUSE DE LA VILLE DE BAGNEUX** respectant à la fois l'histoire et les échelles diverses du tissu urbain, mais aussi l'environnement aéré et végétal du quartier.

**L'AMÉNAGEMENT DE HAUTE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE** du Projet Urbain retenu.

**L'AMÉLIORATION DU MAILLAGE ROUTIER ET DES LIAISONS DOUCES** créées.

**LE DÉVELOPPEMENT D'UN POLE-BUS SIGNIFICATIF AVEC 6 LIGNES, AU TERMINUS DE LA LIGNE 4 DU MÉTRO.**

**L'IMPORTANCE DU FLUX DE VOYAGES DE LA LIGNE 4** (155 millions/an) mis en connexion avec le Métro en rocade.

**UNE PLUS GRANDE FLUIDITÉ DE LA LIGNE B DU RER**, grâce à l'interconnexion à Bagneux, entre le métro en rocade et la ligne 4 du métro.

**LA LUTTE CONTRE LES INEGALITES TERRITORIALES** et en particulier au désenclavement souhaité du quartier de la Pierre Plate, quartier politique de la ville.

**UN FORT SOUTIEN ET UNE GRANDE ATTENTE DES HABITANTS**, selon un sondage récent, 86% des habitants jugent prioritaire, dont 60% très prioritaire, la réalisation de l'interconnexion entre le métro en rocade et le terminus de la ligne 4 (IFOP 2010).