

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

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

Novembre 2010



SEINE-AMONT DÉVELOPPEMENT (94)

L'association Seine-Amont développement regroupe Alfortville, Choisy-le-Roi, Ivry-sur-Seine, Orly, Vitry-sur-Seine et le Conseil général du Val-de-Marne. Avec 240 000 habitants, environ 100 000 emplois, ces villes représentent un secteur essentiel pour le développement du sud-est francilien. Avec cette intercommunalité de projet les collectivités ont construit une démarche partagée pour donner corps à leur projet de territoire et le situer à l'échelle de l'Île-de-France, dans le périmètre de la grande opération d'urbanisme Orly-Rungis-Seine-Amont. L'Association pilote le projet « Seine-Amont In'Europe » qui, avec l'apport de fonds européens, intègre redynamisation économique, innovation industrielle, renouvellement urbain et préservation de l'environnement en faveur des habitants et des activités locales.

SEINE-AMONT DÉVELOPPEMENT

8/10, place de l'Église
94200 Ivry-sur-Seine
Tél. : 01 56 20 10 22

Courriel : contact@seine-amont-developpement.com

Une vision territoriale portée par l'association, des positions communes sur les projets.

Le cahier d'acteur de Seine-Amont développement vise à contribuer au débat public en portant une vision du développement territorial de la zone dense et soutient, du point de vue de ce territoire, les projets partagés, notamment Orbival.

L'association souhaite que les projets de transport soient conçus dans le cadre d'une évolution de l'ensemble du réseau, au service de tous les Franciliens. L'urgence est d'assurer la desserte fine du territoire et de le relier aux grands pôles et axes régionaux, avec :

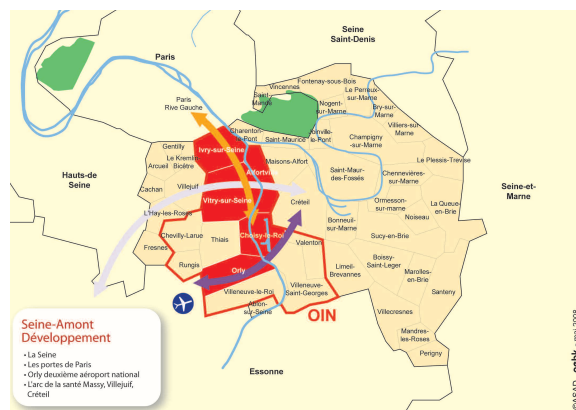
► la réalisation des projets en cours et l'amélioration du réseau TC existant

La rocade Arc Express et le Réseau Grand Paris ne devront pas se faire au détriment des projets essentiels pour la vallée de la Seine, programmés dans le cadre du Plan régional de Mobilisation pour les transports : amélioration des lignes C et D du RER, tramway sur la RD 5, TCSP vallée de la Seine, ainsi que les projets à l'étude : prolongement de la ligne 10 ;

► la réalisation prioritaire d'un métro en rocade selon le tracé Orbival

les projets de rocade Arc Express et réseau du Grand Paris permettent de répondre aux besoins croissants de liaisons de banlieue à banlieue et à la desserte du territoire en général : l'arc Sud d'Arc Express et la ligne rouge du réseau Grand Paris présentent des cohérences et des similitudes favorables à la desserte de la Seine-Amont. Les élus de Seine-Amont développement souhaitent un réseau cohérent qui assure une fonctionnalité complète de maillage régional et de desserte locale.

La mise en compatibilité des 2 projets doit s'appuyer sur le projet Orbival.



Constats

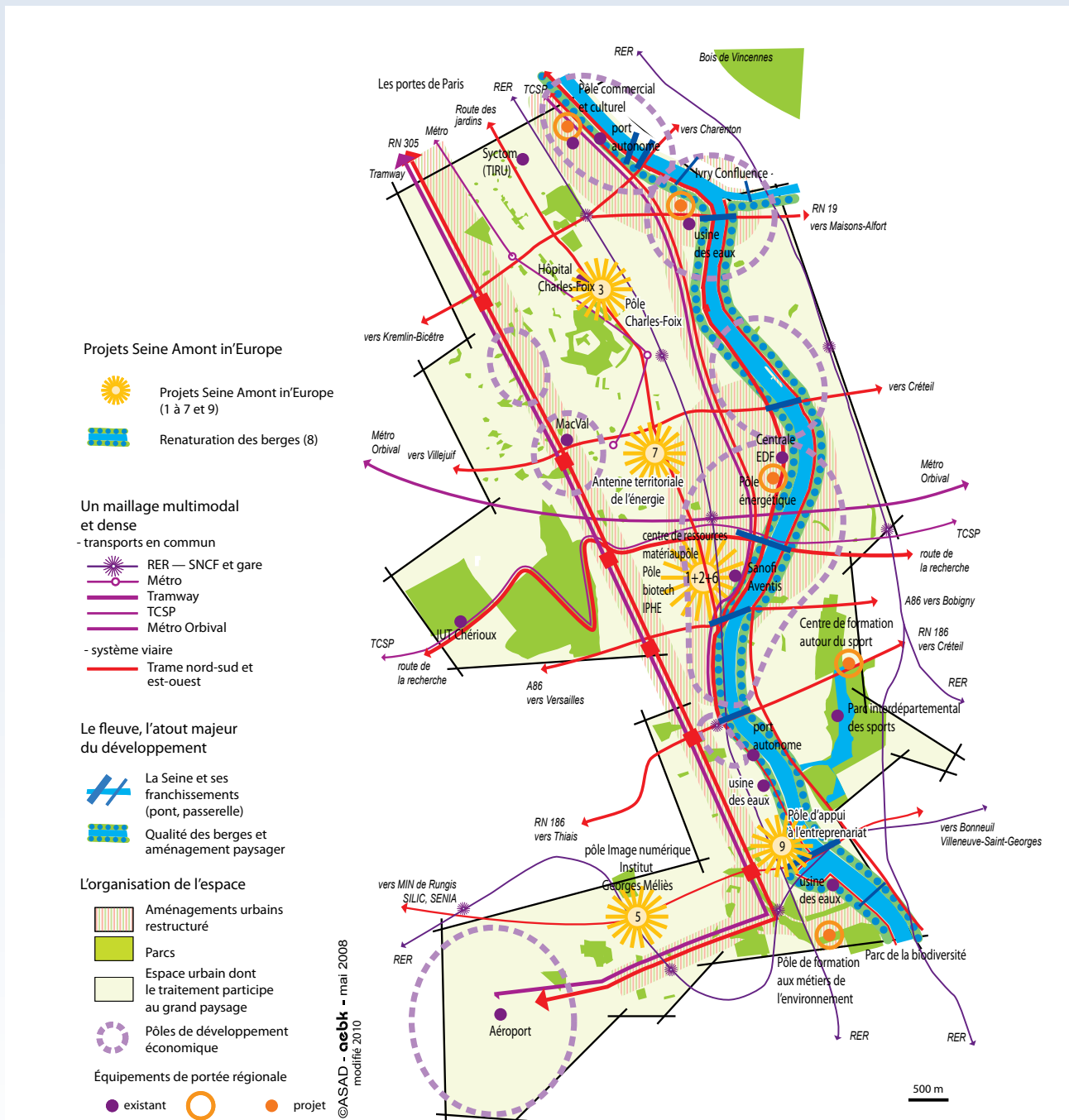
La Seine-Amont est marquée par une desserte principalement orientée nord sud, globalement insuffisante, au regard de la fréquentation très élevée et de la croissance de la mobilité :

- au niveau régional : faiblesse de la desserte radiale et qualité de service insuffisante des deux lignes de RER C et D ; fréquence insuffisante la ligne 7 du métro, notamment aux heures creuses de la journée ; la liaison Nord Sud par autobus, assurée par la ligne 183 est, de longue date, une des plus fréquentées de la banlieue parisienne, avec plus de 50 000 voyageurs par jour ;
- au niveau local, insuffisance de la couverture territoriale des réseaux bus, insuffisance de sites propres et de modes d'exploitation plus capacitaires ;

- au niveau de l'articulation entre ces deux réseaux : faiblesse de la performance des gares.

Les liaisons Est-ouest sont très fortement déficitaires : à ce jour, il n'existe aucune infrastructure lourde de transport collectif en rocade. Les lignes de bus orientées est-ouest : 125, 323, 172, 393 ont une médiocre qualité de service et le Trans Val-de-Marne de Rungis à Créteil est saturé.

Les franchissements de la Seine trop peu nombreux - 6 sur 15 kilomètres alors qu'ils s'élèvent à 25 à Paris sur la même distance - des franchissements des voies ferrées insuffisants et irréguliers, variant de 200 m à 1,5 km.



Enjeux pour le territoire de Seine-Amont développement

Le territoire de la Seine-Amont inscrit dans le périmètre de la grande opération d'urbanisme d'intérêt national, voit se développer aujourd'hui des projets de constructions de logements et d'activités générateurs de déplacements et structurants pour la mobilité sur le territoire. Dans l'objectif de construire un projet urbain durable favorisant l'organisation d'une ville compacte et accessible pour tous, les enjeux et les fonctionnalités de la constitution d'une offre de transport collectif sont les suivants :

1 – Desservir prioritairement les secteurs les plus peuplés et les pôles existants

Le Sud-Est francilien, territoire totalement urbanisé, regroupe plus de 1,3 million d'habitants, avec une densité humaine moyenne (entre 100 et 250 habitants + emploi/hectare). Cette zone est désormais en plein développement urbain et il apparaît ainsi essentiel de desservir le Sud Est francilien par la rocade ferrée Orbival et le secteur Massena Bruneseau/Ivry Port par le prolongement de la ligne 10 du métro jusqu'à la place Gambetta à Ivry-sur-Seine.

2 – Répondre aux situations d'urgence : un réseau de transport saturé et des secteurs non desservis

Les liaisons de banlieue à banlieue, qui concernent 32 % des déplacements en Île de France, sont difficiles et imposent souvent un passage par Paris, surchargeant le réseau de transport du cœur de l'agglomération.

La fréquentation augmente (+2,6 % en moyenne par an) et les prévisions du trafic à 2020 sont importantes au sud, alors que le réseau de transports en commun est saturé, en particulier sur les lignes C et D du RER, du métro ligne 7, du TVM, du bus 183... Le secteur des Ardoines est mal desservi et la desserte de la vallée de la Seine est également insuffisante en mode lourd, préalable pour rendre le territoire attractif.

3 – Favoriser les secteurs ayant un fort potentiel de développement

Les transports en communs devraient desservir les secteurs à fort potentiel de développement en termes de logement, d'emploi ou d'équipement structurant. À ce titre, sont essentiels les secteurs des Ardoines à Vitry, du Lugo à Choisy, d'Ivry Confluence, de la zone des vœux à Orly, du Pôle Orly-Rungis avec notamment Cœur d'Orly et la réhabilitation de la zone d'activité du Senia. Il s'agit également de mettre en réseau les pôles d'emploi, d'innovation et de recherche (par exemple le pôle Ivry/Vitry, la vallée de la Bièvres, la Plaine centrale) ou les pôles universitaires et les établissements liés à la santé (Villejuif, Créteil, Sanofi-Aventis aux Ardoines).

4 – Connecter les lignes de transports de rocade avec les lignes radiales existantes ou en projet

Les futures lignes de rocade devront être connectées aux réseaux structurants du territoire, existants ou futurs. L'objectif est de créer un maillage complet de la région et permettre les correspondances avec tous les axes de transports. Leur tracé devra desservir la ligne 7 du métro, le RER C et D. Le choix des stations devra être effectué en fonction des densités existantes ou projetées, en concertation avec les collectivités concernées.

5 – Desservir finement le territoire, grâce à un maillage efficace avec le réseau de proximité

En complément du réseau structurant, il convient de développer la desserte de proximité (bus, tramway) qui permettra d'assurer un maillage fin du territoire, en particulier le Tramway sur la RD 5 jusqu'à l'aéroport et le TCSP Vallée de la Seine.

Pour la réalisation prioritaire du métro en rocade Orbival

Une vision de l'avenir de la métropole et de celui du territoire Seine-Amont

Le Métro du Grand Paris, double boucle automatique de 155 km, qui vise à desservir les grands pôles économiques, s'appuie sur une stratégie d'expansion forte en lien avec un positionnement mondial de l'agglomération parisienne et engendre une ville polarisée. Il est basé sur une vitesse élevée et un maillage limité du réseau de transport en commun. Il permet de relier et de desservir l'aéroport d'Orly.

Arc Express, métro automatique en rocade de 60 km, relie entre elles les communes de petite couronne. Cette rocade a l'intérêt de mailler les lignes de métro et les chemins de fer et assure une desserte fine des secteurs de forte densité humaine et des sites de grands projets urbains de l'agglomération centrale, notamment dans le secteur de la Seine-Amont.

Pour un projet de rocade articulée avec les projets de développement des transports en commun et l'amélioration du réseau TC existant

Les acteurs réaffirment la nécessité que soient réalisés de façon prioritaire les projets essentiels pour la vallée de la Seine programmés notamment dans le cadre du Plan de Mobilisation pour les transports et en particulier l'amélioration des lignes C et D du RER, le tramway sur la RD 5 entre Paris et l'aéroport d'Orly, le TCSP vallée de la Seine.

L'association porte aussi fortement la nécessité de la complémentarité des projets, l'articulation et le maillage des réseaux locaux et régionaux et la prise en compte des échelles de temps : importance des besoins actuels et besoins futurs.

Les élus de Seine-Amont développement demandent que le financement des transports, en investissement



La gare RER de Choisy le Roi.

comme en fonctionnement, tiennent compte des projets moins coûteux, essentiels pour le maillage et ayant un effet rapide sur les dessertes de proximité (bus et tramway).

Un métro pour desservir finement le territoire et soutenir son développement

Le projet Seine-Amont in'Europe soutient le développement des échanges scientifiques, économiques et culturels dans les domaines de la santé, de l'image numérique et des matériaux et l'offre immobilière accueillant le développement de ces activités. Il vise à inscrire dans la dynamique scientifique, économique et culturelle du cône sud de l'innovation le pôle d'excellence « allongement de la vie Charles Foix » à Ivry, le pôle « biotechnologie » des Ardoines à Vitry, le pôle « images numériques en mouvement Georges Méliès » à Orly ainsi que le « Matériau-pôle » à Vitry. La qualité de la desserte en transport en commun est essentielle pour l'attractivité de ces pôles et pour faire vivre ces différents lieux de formation, d'enseignement, d'activités économique et culturelle.

Un maillage efficace et des correspondances incontournables avec toutes les lignes de transport existantes ou en projet

Seine-Amont développement se joint pleinement à l'association Orbival pour :

- approuver le choix des stations suivantes inscrites dans le réseau du Grand Paris et d'Arc Express
 - Bagneux, en correspondance avec la ligne 4 du métro en cours de prolongement,
 - Arcueil-Cachan,
 - Villejuif IGR, en correspondance avec la ligne bleue (ligne 14 prolongée), axe central du réseau du Grand Paris reliant les aéroports d'Orly et de Roissy,
 - Vitry Centre, en correspondance avec le futur tramway de la RD5 (actuelle ligne 183),
 - Les Ardoines, en correspondance avec le RERC et le TCSP vallée de la Seine,
 - Créteil l'Echat ou Maisons-Alfort Les Juilliottes,
 - Le Vert de Maisons,
 - Champigny centre ;
- demander la réalisation de stations complémentaires qu'il convient d'intégrer impérativement dans le tracé de la ligne rouge et d'Arc Express

- Villejuif Louis Aragon, pôle de correspondance majeur avec 10 lignes de bus et le tramway T7. Cette station marquée comme « optionnelle » dans le réseau de transport du Grand Paris doit pleinement intégrer son tracé.
- Saint-Maur – Créteil, pôle de transport incontournable et seul correspondance avec la branche de Boissy-Saint-Léger du RER A et le TVM, indispensable pour permettre aux habitants du sud du Val-de-Marne de rejoindre le métro de rocade.

La ligne 14, maillon du projet métropolitain

La mise en place des liaisons rapides de type métro automatique et notamment le prolongement de la ligne 14 à l'aéroport d'Orly est une réponse nouvelle et indispensable aux enjeux d'un maillage régional qui favorise l'accès au territoire et à ses pôles de développement et bassins d'activités économiques. Telle que proposée par le réseau du Grand Paris, cette ligne permettra de mettre l'aéroport d'Orly en lien direct avec Paris. Le prolongement devra aussi irriguer le territoire et contribuer à améliorer considérablement l'accès des populations du secteur au pôle d'emploi d'Orly. Les stations et les correspondances à assurer devront ainsi permettre :

- La desserte du pôle hospitalier du Kremlin Bicêtre ;
- l'interconnexion avec la rocade métro tout en desservant le secteur de l'institut Gustave Roussy et le projet Cancer Campus ;
- plus au sud, l'interconnexion avec le TVM, le tramway RD 7 permettant ainsi la desserte du MIN et des centres commerciaux Belle-Epine et Thiais Village ;
- la desserte de l'aéroport et de la future gare du TGV d'Orly et du futur pôle d'activité Cœur d'Orly ;
- la connexion indispensable avec le RERC à Pont-de-Rungis, indépendamment du futur barreau d'interconnexion sud de la Gare TGV. Cette interconnexion permettra la desserte du bassin d'emplois de l'aéroport et accompagnera la mutation du SENIA dans le cadre de l'opération d'intérêt national Orly-Rungis-Seine-Amont.

Les élus de Seine-Amont développement demandent qu'une articulation étroite soit assurée entre le STIF, autorité organisatrice des transports de la région et la Société du Grand Paris, créée par la loi du 3 juin 2010.

