

Octobre 2010

## RASSEMBLEMENT DES COLLECTIVITÉS VAL-DE-MARNAISES POUR LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 14

Suite à la proposition de la Société du Grand Paris de prolonger la ligne 14 vers Orly, les collectivités du Val-de-Marne concernées se sont réunies afin de travailler conjointement à la définition de son tracé.

Ce rassemblement regroupe les villes d'Arcueil, Chevilly-Larue, Gentilly, L'Haÿ-les-Roses, Le Kremlin-Bicêtre, Orly, Rungis, Thiais et Villejuif, ainsi que le Conseil général du Val-de-Marne.

### RASSEMBLEMENT DES COLLECTIVITÉS VAL-DE-MARNAISES POUR LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 14

Mail : [prolongementligne14sud@gmail.com](mailto:prolongementligne14sud@gmail.com)  
Alain Maillard : 01 45 59 21 24

### Le prolongement de la ligne 14 à Orly est aujourd'hui nécessaire pour le territoire

#### Afin de désenclaver ses quartiers d'habitat collectif et desservir ses équipements

Une large bande de territoire nord-sud entre Paris et Orly n'est pas desservie par les transports collectifs lourds. Située sur les communes d'Arcueil, Chevilly-Larue, Gentilly, L'Haÿ-les-Roses, Le Kremlin-Bicêtre, Orly, Rungis, Thiais et Villejuif, elle constitue une des zones de la première couronne les moins bien desservies par les transports collectifs.

Cette zone dense et peuplée se situe entre la Vallée de la Bièvre et la RD7. Elle comprend plusieurs grands quartiers d'habitat social, représentant à eux seuls plus de 40 000 habitants, totalement à l'écart des transports collectifs lourds (métro, RER). Ce territoire constitue par ailleurs un des principaux pôles franciliens de la santé. Il comprend de très nombreux établissements tels que le CHU de Bicêtre, l'Institut Gustave Roussy et les hôpitaux Paul Guiraud et Paul Brousse à Villejuif.

Les communes du secteur ont engagé une politique ambitieuse de développement urbain et l'éclosion de très nombreux projets va encore accroître la demande de transports collectifs :

- à Arcueil, avec la couverture de l'autoroute A6b et l'aménagement des quartiers du Ricardo et du Coteau : construction de logements, de commerces et de bureaux (projet City Zen Parc) ;
- à Villejuif, avec « Cancer Campus » : projet de pôle de recherche et de développement économique de niveau mondial dédié à la lutte contre le cancer rassemblant, autour de l'Institut Gustave Roussy, des organismes de recherche/formation et des entreprises de haut niveau ;
- à L'Haÿ-les-Roses, Chevilly-Larue et Villejuif avec la réhabilitation des quartiers d'habitat collectif Lallier, Sorbiers, Saussaie, Lozaitz, Lebon ;
- avec les développements urbains programmés plus au sud de la RD7 par les villes de L'Haÿ-les-Roses (Paul Hochart), Chevilly-Larue (RN7 Nord, Anatole France et les Meuniers) et par le Conseil général du Val-de-Marne (aménagement à Vitry-sur-Seine d'un pôle emploi – formation – recherche dans le domaine Chérioux). Ce secteur fait d'ailleurs l'objet d'un périmètre juridique OIN, territoire d'intervention prioritaire de l'Opération d'Intérêt National Orly Rungis Seine Amont ;
- par ailleurs plusieurs grandes entreprises ont récemment fait le choix de s'y implanter, ou de développer leur implantation, comme Orange à Arcueil, LCL à Villejuif ou encore L'Oréal à Chevilly-Larue, devenu premier site mondial de l'entreprise en matière de recherche cosmétique.



## Pour améliorer l'accès au Pôle d'Orly, premier pôle de transport et d'emplois du sud francilien

Le Pôle d'Orly est le premier pôle économique du sud francilien, avec 173 000 emplois, plus d'un million de m<sup>2</sup> de locaux d'entreprises mis en chantier ces dix dernières années, et l'une des plus grandes concentrations commerciales d'Europe.

Il va connaître un développement très important à l'avenir (potentiel foncier mobilisable de 1 000 hectares) et constitue un territoire de projet majeur dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National Orly Rungis Seine Amont (ORSA) :

- avec ses 25 millions de passagers par an, l'aéroport d'Orly est le 2<sup>e</sup> aéroport national et le 10<sup>e</sup> au plan européen. Avec la création programmée d'une gare TGV (plus de 2 millions de voyageurs en 2020), Orly va devenir un pôle de transport multimodal. Il dispose d'une offre hôtelière de 2 000 chambres à proximité (soit 1 million de clients par an), appelée à doubler dans les 10 prochaines années ;
- le projet Cœur d'Orly porté par Aéroports de Paris prévoit la construction de 230 000 m<sup>2</sup> de bureaux, hôtels, commerces et services à l'horizon 2020, avec un centre de congrès (capacité de 2 500 à 3 000 places) ;



Projet de centre des congrès de Paris-Orly

- la SILIC propose actuellement 400 000 m<sup>2</sup> de surfaces d'activités dont 200 000 m<sup>2</sup> de bureaux, soit une offre qui s'accroît suivant un rythme de construction de 20 000 à 30 000 m<sup>2</sup> par an ;
- le Marché d'Intérêt National (MIN) de Rungis est le plus grand marché de gros de produits frais au monde. Il compte à lui seul 1 200 entreprises et 12 000 emplois, et attire autour de lui de grandes entreprises et des organismes de formation et de recherche dans le domaine de la nutrition ;
- les zones SENIA et SOGARIS, secteurs aujourd'hui pour l'essentiel voués à des activités logistiques et sous-utilisés, présentent un très fort potentiel de développement, également identifié comme secteur de projets dans l'Opération d'Intérêt National ORSA ;
- le pôle dispose enfin de plusieurs centres commerciaux d'envergure régionale à l'image de Belle-Épine et de Thiais-Village.

Le Pôle d'Orly est très difficilement accessible en transports collectifs, et l'accès par l'automobile est très largement majoritaire et lui-même peu lisible. La création d'une liaison tramway à l'horizon 2013 (le T7 Villejuif - Athis-Mons) apportera une amélioration pour la desserte fine du bassin d'emploi, mais le territoire et en particulier l'aéroport d'Orly restent très mal desservis en mode lourd : les fréquences du RER C, seule liaison à grand gabarit du secteur, sont dissuasives. Le réseau autoroutier le desservant est quant à lui très dense (A6, A86, A 106), mais congestionné.

Le prolongement de la ligne 14, infrastructure de transport en commun performante et à grand gabarit reliant l'aéroport et les territoires à Paris, est donc un enjeu majeur pour déployer toutes les potentialités du Pôle d'Orly, en accord avec les acteurs locaux. Il permet par ailleurs d'éviter la sursaturation programmée du nœud autoroutier d'Orly, qui rejaillirait sur l'ensemble du réseau val-de-marnais et sud-francilien.

## Pour désaturer la ligne 7 du métro et le RER B

Ce territoire est desservi sur sa frange ouest par le RER B et au nord-est par la branche Villejuif/Kremlin-Bicêtre de la ligne 7 du métro. La ligne 7 est déjà en limite de capacité en heures de pointe, du fait de son fonctionnement en fourche. Le RER B a vu sa fréquentation très fortement augmenter depuis dix ans, et connaît des difficultés lourdes au moindre incident technique (un phénomène fréquent).

Ces deux axes seront, à terme, saturés, du fait de l'augmentation programmée de la demande. Le prolongement de la ligne 14 est indispensable pour soulager leur fréquentation et doit être réalisé à court terme, en particulier pour désaturer la branche Villejuif de

la ligne 7 du métro. Cet investissement est complémentaire de ceux prévus par le Plan de Mobilisation Régional pour les transports en Île-de-France et de la nécessité d'améliorer le réseau existant.



Un métro qui doit desservir les quartiers d'habitat collectif.

## Ce nouveau métro doit être connecté à toutes les lignes de transport et mieux desservir les territoires traversés

Si la desserte de l'aéroport d'Orly et de la future gare TGV par une ligne de métro efficace est aujourd'hui nécessaire pour la métropole, il est tout aussi important de connecter la ligne 14 prolongée à l'ensemble des lignes du réseau de transport existant ou en projet (Orbival, RER C, tramway T7, voies bus...) et d'en donner l'accès aux populations traversées en créant un nombre suffisant de gares. C'est pourquoi, après avoir conduit conjointement une réflexion sur les opportunités de tracé et de développement urbain entre l'autoroute A6 et la RD7, les collectivités du Val-de-Marne demandent de retenir le tracé et les stations suivantes :

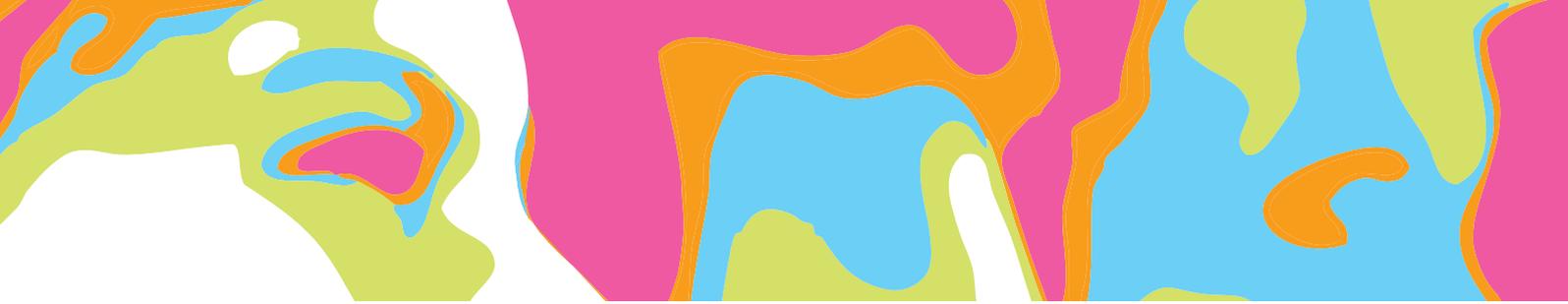
La correspondance avec la rocade Orbival à la station IGR permettra une pleine efficacité de cette infrastructure nord-sud et une très bonne accessibilité depuis les territoires contigus.

Tracé de la ligne 14 prolongée à Orly porté par les collectivités du Val-de-Marne



## Les collectivités approuvent donc le choix des 3 stations suivantes

- Villejuif IGR : interconnexion avec la rocade métro, desserte de l'Institut Gustave Roussy (6 000 entrants/jour) et accompagnement du projet « Cancer Campus » (futur pôle de recherche international sur le cancer au sein d'un quartier accueillant logements, hôtels, commerces et services, soit 800 000 m<sup>2</sup> prévus par la ZAC de l'agglomération du Val de Bièvre) ;
- Belle-Épine – Thiais – MIN : interconnexion avec le TVM et le tramway T7, desserte du Marché d'Intérêt National (12 000 salariés) et des centres commerciaux de Belle-Épine et de Thiais-Village,
- Aéroport d'Orly : desserte de l'aéroport, de la future



gare TGV, du projet « Cœur d'Orly » porté par Aéroports de Paris (230 000 m<sup>2</sup> de bureaux, commerces, services et hôtels) et du projet de Centre de congrès (capacité de 2 500 à 3 000 places).

Le positionnement de la gare TGV, étudié conjointe-

ment avec le Département de l'Essonne et l'ensemble des partenaires du Pôle d'Orly, reste à définir. Il devra assurer une correspondance air/fer efficace, faciliter l'accès des Franciliens au réseau TGV et être en lien avec les dynamiques urbaines du territoire.

## La station « hôpital de Bicêtre » est à repositionner

L'aménagement de la couverture de l'autoroute A6b, et le renouvellement urbain qu'il induit, est l'occasion d'offrir un meilleur accès en transports collectifs pour l'ensemble du secteur, allant du CHU Bicêtre au quartier Malleret-Joinville. Cette station serait située avenue Gabriel-Péri, au cœur du territoire intercommunal, facilitant l'accès de sites mal desservis : le CHU (dont la nouvelle entrée sera le long de l'A6b), son service d'urgences, la faculté de médecine de

l'Université Paris XI, l'école d'infirmières, la future école de sages-femmes, le lycée intercommunal Darius Milhaud, la piscine intercommunale et les quartiers du Coteau et du Ricardo en cours d'aménagement à Arcueil (plusieurs milliers de salariés nouveaux prévus), ceux de Gentilly (Gabriel Péri) et du Kremlin-Bicêtre, avec d'importantes cités de logements social dont certaines classées en CUS (Martinets, Barnuffles... soit environ 9 000 habitants).

## Deux stations doivent être impérativement ajoutées

Deux stations doivent être impérativement ajoutées

- Villejuif – l'Haÿ – Chevilly : desserte des 13 000 habitants des grands ensembles d'habitat social (Les Lozaites, Lebon, Lallier - Paul Hochart, Sorbiers - Saussaie), en cours de réhabilitation et des 1 000 emplois de la zone d'activités de l'Épi d'Or, meilleure accessibilité pour les populations aux

emplois du Pôle d'Orly ;

- Pont de Rungis ou SILIC – La Fraternelle : connexion au RER C et au barreau d'Interconnexion Sud TGV, desserte des 18 000 emplois de la SILIC (en fort développement), accompagnement de la mutation du SENIA dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National ORSA.

## Le mode souterrain est impératif pour ne pas aggraver la coupure urbaine et les nuisances aux habitants

Les collectivités tiennent à marquer leur refus catégorique d'un mode aérien le long de l'autoroute A6 qui réduirait à néant le travail mené par les élus locaux depuis des décennies pour atténuer les fractures urbaines qui grèvent leur territoire et constituent des nuisances importantes pour les populations riveraines. La Vallée de la Bièvre et le Pôle d'Orly sont marqués par la présence de plusieurs auto-

routes (A6, A106 et A86) et de grandes emprises foncières qui créent de véritables coupures et perturbent les déplacements locaux. Alors que les collectivités cherchent à réduire leur impact (couverture de l'A6b en cours), elles ne peuvent pas accepter le passage du métro en viaduc au-dessus de l'autoroute entre l'IGR et le MIN de Rungis, et des nuisances supplémentaires.

## La maîtrise du développement urbain

Les collectivités rassemblées pour le prolongement de la ligne 14 entendent pouvoir maîtriser leur devenir, dans un cadre concerté et ne pas perdre

leur compétence d'urbanisme au profit de la Société du Grand Paris.