

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

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

Octobre 2010



La Communauté d'Agglomération Sénart-Val de Seine, se situe sur la rive droite de la Seine en Essonne aux confins du territoire de l'Opération d'Intérêt National Orly Seine-Amont et de l'ex-ville nouvelle d'Evry.

Sa superficie est occupée en partie par des espaces naturels l'inscrivant au cœur des trames vertes et bleues inscrites dans le Grenelle de l'Environnement.

Ce territoire reste toutefois enclavé par le massif forestier de Sénart, la faiblesse des franchissements de la Seine, mais aussi par le poids d'une économie résidentielle.

La CASVS inscrit avant tout ses actions dans le cadre de la valorisation de son tissu économique, de la valorisation de ses atouts environnementaux et dans la recherche d'un équilibre social de l'habitat.

Elle veut en conséquence s'inscrire dans l'ambition métropolitaine du Grand Paris et de la définition d'un réseau de transports innovant impliquant au-delà d'une nouvelle infrastructure automatique une réflexion sur le maillage de lignes structurantes de bus.

Georges TRON,
Président, Maire de Draveil
Secrétaire d'État à la Fonction
Publique

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION SÉNART-VAL DE SEINE

La politique engagée par la CASVS dans le domaine des transports

Le réseau de transports à l'échelle de la CASVS est avant tout structuré autour du rabattement vers les gares de la ligne D du RER (Montgeron-Crosne et Vigneux-sur-Seine) ainsi que vers le pôle intermodal de Juvisy.

Ces lignes assurent un maillage vers les principaux cœurs de ville ainsi que vers les quartiers d'habitat social.

Cependant ce réseau est confronté à des barrières naturelles (forêt, fleuve), à des coupures urbaines (Nationale 6, grands axes structurants départementaux), mais aussi à différents périmètres d'exploitation.

Les défis dans les prochaines années répondent avant tout aux ambitions de la densification autour des périmètres de gares et voies de communication, mais aussi dans la diversité des formes de mobilité.

Pour être cohérent, le futur réseau de transports du Grand Paris se doit d'intégrer ces nouveaux paramètres et assurer la connexion de ces territoires de périphérie aux enjeux de la ville monde au travers d'un maillage vers ces futures gares de rocade.

Il doit bien entendu être conçu autour de l'émergence de nouveaux bassins d'emploi autour du « Cône Sud de l'Innovation » mais également permettre l'accès aux lieux de culture et de détente.

Aujourd'hui de nouvelles opportunités émergent autour des ambitions affichées sur Orly et Evry à laquelle pourrait se raccrocher la CASVS.

De nouveaux ponts au sens propre comme au sens figuré sont donc à bâtir entre les deux rives afin d'ancrer le territoire de la CASVS au cœur des dynamiques métropolitaines.

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION SÉNART VAL DE SEINE

6 bis bd Henri-Barbusse - 91210 Draveil

www.casvs.org

Ancrer les caractéristiques du territoire communautaire dans le cadre métropolitain

Bien que de dimension territoriale modeste et caractérisée par une économie présenteielle, le territoire de la Communauté d'Agglomération Sénart-Val de Seine se situe à la confluence d'axes majeurs de développement inscrits dans le cadre de loi aménageant les futurs pôles du Grand Paris. Cependant son positionnement géographique en rive droite, son statut de frange entre la Seine Amont et la ville nouvelle de Sénart, les contraintes du milieu naturel (massif forestier de Sénart, risques d'inondation en vallée de Seine et de l'Yerres), les congestions automobiles fréquentes (franchissements du fleuve, rétrécissement de la RN6 à hauteur de Villeneuve-Saint-Georges, Départementale 448 servant d'axe de déviation à la RN7), ainsi que les dysfonctionnements chroniques de la ligne D handicapent son développement territorial et son attractivité économique.

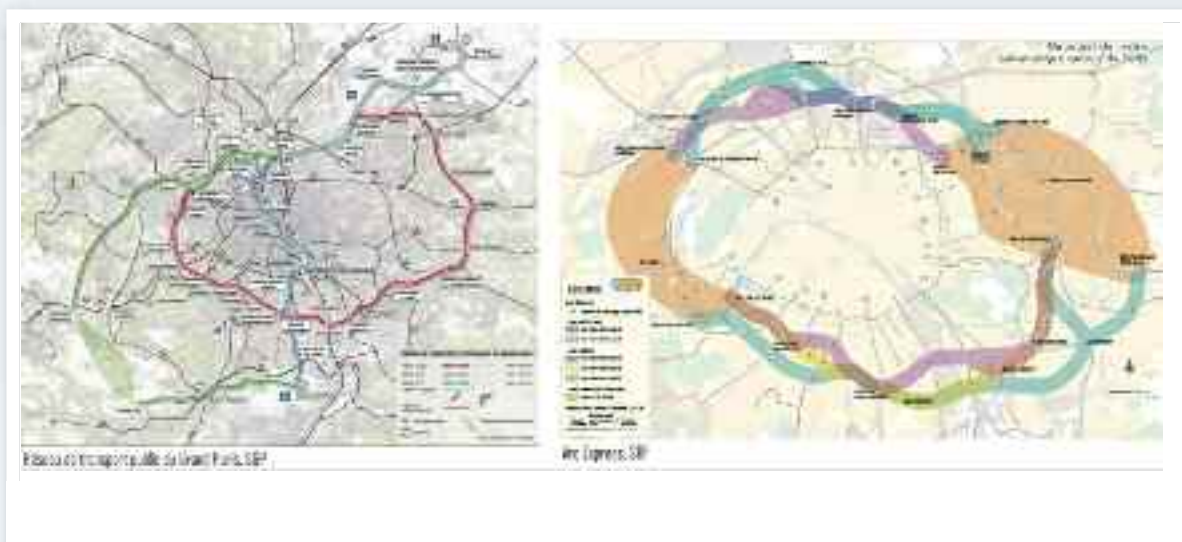
Ce positionnement stratégique a toutefois été mis en valeur lors de la consultation architecturale internationale inscivant les synergies possibles avec la notion du « Cône de l'Innovation Sud Francilien » fédérant l'action des

établissements hospitaliers et de la recherche scientifique du plateau de Saclay à la vallée de Seine.

Par ailleurs, la conception de la métropole de l'après Kyoto nécessite la réalisation d'une ceinture verte intégrant des massifs forestiers et la réalisation de trames vertes et bleues à laquelle peut s'intégrer la CASVS.

Le projet de territoire de la CASVS intègre donc un développement économique fondé autour des métiers de la santé et de l'aide à la personne en lien avec les potentialités de l'hôpital Joffre-Dupuytren (pôle gériatrique de l'AP-HP, 1 300 emplois et près de 700 lits), une réponse à la problématique du logement et du renouvellement urbain autour des grands axes de communication routiers et ferrés ainsi que la préservation d'atouts environnementaux constituant près de 50 % de sa superficie.

Le débat en cours sur le réseau de transports futur du Grand Paris pose à l'échelle de la CASVS à la fois des questions liées à la mobilité au quotidien mais également celle de l'accessibilité aux futurs bassins de vie et d'emploi de la métropole.



Un nouveau réseau de transports se doit d'accompagner une organisation polycentrique du Sud-Est francilien

Le défi de la ville monde répond notamment dans un souci de développement durable à limiter les effets néfastes de l'étalement urbain au travers d'une nouvelle conception de l'habitat et de son inscription dans une logique de réseaux. Pour cela il convient de concevoir une nouvelle organisation du maillage en transports en commun qui sans nier les axes radiaux traditionnels assurés par les RER développeraient une nouvelle architecture de rocadés ferrées et de lignes bus de proximité.

Réfléchir sur la localisation des gares, c'est donc privilégier le débat tant sur les bassins d'emploi futurs que sur les portes d'entrée sur la ville monde.

Or jusque-là les rabattements effectués depuis les principaux ensembles d'habitat sont uniquement polarisés sur

les seules gares RER.

La notion d'Heure Pleine et d'Heure Creuse privilégie une approche du transport uniquement concentrée vers la ville centre.

Or la présence du 10^e aéroport européen sur Orly et l'héritage de la ville nouvelle d'Evry contribuent déjà à une diversification des déplacements au quotidien.

Qu'en sera-t-il demain à l'occasion des fortes ambitions d'équipements, de logements, de polarités économiques et culturelles affichées au sein des Contrats de Développement Territoriaux ?

Sans entrer dans le débat autour de la gouvernance future de la métropole voire de son périmètre, il serait illusoire de continuer de réfléchir l'aménagement en couronnes

fondées sur des limites administratives aujourd'hui obsolètes.

Il convient donc de raisonner selon une approche par faisceau dont la Seine constitue un axe privilégié.

Or la vallée de Seine particulièrement en Essonne constitue encore un obstacle.

À ce jour l'accès aux futurs pôles du Grand Paris s'avère limité faute de consensus sur la réalisation et le financement d'actions pourtant incluses au sein du SDRIF.

Elles concernent la réalisation d'un nouveau franchissement de Seine entre Athis-Mons et Vigneux-sur-Seine et le contournement routier de Villeneuve-Saint-Georges.

Ces aménagements préalables à l'achèvement d'une infrastructure en rocade permettraient le développement d'une offre de Transports en Commun en Site Propre vers le site d'Orly (prolongement de la ligne 14, branche vers Saclay et la Défense, ligne TGV Orly-Charles de Gaulle en inter-



Projets d'infrastructures de transports en commun sur le Pôle d'Orly.

connexion) voire un meilleur maillage vers la gare de Vert de Maisons (implantation de gare privilégiée par le scénario de la SGP et d'Arc Express) en complément de l'offre actuellement assurée par le RER D.

Un réseau de transports se doit d'être complet

À l'échelle de la CASVS les polarités futures dévolues à Orly nous semblent privilégier une réflexion plus profonde sur les conditions d'accès aux futures gares.

Pour cela, il convient de mettre l'accent sur les conditions de desserte par le réseau RER existant, une nouvelle hiérarchisation des rabattements vers les gares ainsi que des franchissements supplémentaires de la Seine.

Il convient de concevoir les gares comme des « nœuds de mobilité » pour le travail, les loisirs, la culture ou le voyage. Par exemple, le tracé d'Arc Express semble répondre partiellement aux problématiques de déplacement propres à ce que l'on appelle péjorativement « La Grande Couronne ».

Ceci pose l'articulation du schéma futur de transports avec les programmes en cours de restructuration des lignes C et D du RER lesquels prévoient à moyen-terme un allongement supplémentaire des temps de parcours et une

desserte plus favorable des pôles de « petite couronne ».

Ce cadencement certes amplifié ne serait faire abstraction d'un besoin de modernisation du matériel et du déploiement d'une information voyageurs adéquate.

Faute de quoi l'impression donnée aux usagers pourrait entraîner un rejet du projet du Grand Paris et renforcer l'idée d'une discrimination territoriale

Quant à l'aménagement de la gare d'Orly il ne peut se passer d'une réflexion sur les amplitudes et les fréquences de rabattement sachant la particularité des horaires de travail sur le pôle.

Ces travaux sur l'emploi propre au secteur de Rungis mais également dans le domaine de la santé ont été jusque-là ignorés.

Sans proposition de pont supplémentaire, le maillage vers Orly sera également un handicap dans l'émergence de nouveaux pôles d'emploi.

C'est la raison pour laquelle il ne pourrait être question de mettre en cause le principe d'une liaison directe en Transport en Commun entre le Val d'Yerres/Val de Seine et le projet économique pôle d'Orly.

Or certaines études privilégient à ce jour l'hypothèse d'une rupture de charge à hauteur du pôle multimodal de Juvisy, engendrant une correspondance complexe sur le tramway T7 (issu de Villejuif, son extension depuis Athis-Mons ne serait prévue qu'à partir de 2017)

Faute de réalisation de ce pont et de l'inscription d'une ligne « de pôle à pôle » selon les critères de fonctionnalité dits « Mobilien », les débouchés professionnels continueront à être attirés par Paris et « la première couronne » ou à être captés par l'automobile.



Occupation actuelle des sols

En conclusion

L'aménagement d'un réseau de transports doit être pensé à une échelle territoriale incluant l'ensemble de la région Île-de-France.

Il doit fédérer les projets actuellement inclus dans le plan de mobilisation régional des transports et veiller à la réalisation préalable d'actions inscrites au sein du Contrat de Projet Etat-Région (Pôles intermodaux) comme au sein du

SDRIF (Pont entre Athis-Mons et Vigneux-sur-Seine, contournement routier de Villeneuve-Saint-Georges).

Faute de ces aménagements, le maillage proposé par les scénarii de la SGP comme au sein d'Arc Express serait incomplet notamment dans la concrétisation d'un cluster scientifique sud francilien.

