

CONTRIBUTION COMMUNE AUX DEUX DEBATS PUBLICS

Réseau de transport public Grand Paris et Arc Express

25 JANVIER 2011

Le Collectif des élus démocrates des villes de Bagneux, Clamart et Châtillon et des responsables de section du Mouvement Démocrate de Bagneux, Clamart, Châtillon, Fontenay-aux-Roses, Malakoff et Montrouge se sont regroupés pour apporter une contribution concrète de leur vision du futur réseau de transport public :

➤ Une contribution portée au nom de la Communauté d'agglomération Sud de Seine car nous déplorons que nos responsables politiques ne soient pas allés plus tôt au-delà de leurs divergences pour prendre une position commune intelligente tout en reconnaissant les bénéfices pour chacune des villes concernées.

➤ Une contribution qui intègre les villes de la Communauté de communes Châtillon - Montrouge, qui sont de fait impactées par nos positions communes.

➤ Une contribution qui souligne la nécessaire complémentarité des réseaux de transport, enjeu d'une région ouverte et multipolaire.

➤ Une contribution qui met l'accent sur un développement urbain durable :

- Améliorer notre quotidien et conjuguer une meilleure desserte pour mieux se déplacer ;
- Dynamiser notre territoire pour valoriser nos projets : développement économique, aménagement du territoire, transport, habitat, politique de la ville...

➤ Une contribution qui souligne une vision pragmatique pour le sud des Hauts de Seine.

**COLLECTIF DES ELUS DEMOCRATES DES VILLES DE BAGNEUX
- CLAMART- CHATILLON- FONTENAY AUX ROSES ET DES
SECTIONS DU MOUVEMENT DEMOCRATE DE BAGNEUX-
CLAMART- CHATILLON - FONTENAY AUX ROSES - MALAKOFF -
MONTRouGE**

LE MOT DU COLLECTIF

Les nombreux débats et réflexions conduits durant les quatre mois du débat public sur les deux projets de réseau de transport publics ont été très largement suivis par les citoyens et l'intérêt suscité est à la hauteur des attentes des Franciliens en matière de transport.

Point n'est besoin de revenir sur le diagnostic largement partagé par tous de la nécessité à la fois d'une relance des investissements dans les transports collectifs et de la création d'un métro en rocade rapide. Avec 23% des déplacements mécanisés en petite couronne, les déplacements de banlieue à banlieue, en hausse de 50% en 25 ans, représentent 70% des déplacements quotidiens.

C'est pourquoi notre collectif soutient en priorité les objectifs généraux de **l'amélioration d'une offre de transport à l'échelle régionale, offrant une vraie mobilité de banlieue à banlieue, en contribuant au rééquilibrage Est-Ouest**. La vocation d'un métro du 21^{ème} siècle au service de tous est de proposer **une chaîne de transport «porte à porte» avec un maillage au plus près des besoins des populations et des activités économiques, en offrant le moins de ruptures de charges**.

Nous soutenons une interconnexion avec les moyens de communication nationaux et internationaux, prenant en compte les gares LGV de la couronne par une diagonale via l'extension de la ligne 7 ou 14 selon la solution technique la mieux adaptée en terme d'investissement, de coût de fonctionnement, et d'impact écologique, vers la gare de Massy, l'aéroport d'ORLY et le pôle de développement "Sud de Paris".

Il s'agit aussi de **faciliter les liaisons de la région Ile de France vers les autres régions et les capitales européennes** en partageant l'ambition d'une métropole mondiale dotée d'un projet d'infrastructure digne d'une métropole phare attractive pour conserver nos atouts comme la 1^{ère} région d'Europe en PIB, le 1^{er} hub aéroportuaire d'Europe continentale, la 1^{ère} place financière de la zone Euros, entre autres...

Notre collectif a pris position pour des objectifs locaux avec des exigences fortes :

- Le métro en rocade doit desservir directement **la station de métro M13 de Châtillon-Montrouge et le nouveau terminus du métro M4 à Bagneux**.
- La rocade se doit d'avoir **une interconnexion avec la ligne B du RER et la ligne SNCF passant par Vanves et Clamart**.

Notre objectif d'une vision de l'urbanisme du futur requiert un maillage plus exigeant et qui vise à répondre aux besoins des populations du sud des Hauts de Seine à savoir Bagneux, Fontenay-aux-Roses et Sceaux avec la zone commune des Blagis mais aussi les villes de Châtillon et de Montrouge.

C'est une vision qui nous engage résolument dans la défense d'un projet de transport public qui devra **s'intégrer dans le tissu urbain existant**, résultat du processus de fabrication de la ville elle-même. Nous veillerons à ce que l'arrivée d'un nouveau réseau de transport, sur nos territoires déjà en mouvement urbain, ne soit pas synonyme de **relégation de population et d'envolée des valeurs foncières qui pénaliserait la réalisation de quartiers équilibrés garants d'une fluidité des parcours résidentiels**.

Conjuguons une meilleure desserte et l'essor de nos villes au service de l'intérêt général et pour une politique urbaine rénovée

Une vision de la ville pour le 21^{ème} siècle

Il faut d'abord tirer les leçons du passé. Le développement des systèmes de transport a toujours été lié à la densité urbaine existante et a rarement permis d'anticiper et de raisonner par scénario.

Il en a résulté que le métro est finement maillé dans le centre de Paris, à l'intérieur de l'ancienne enceinte des Fermiers Généraux. Cette densité s'estompe au fur et à mesure de l'éloignement du centre de Paris et se raréfie dans les arrondissements périphériques. Pourtant aujourd'hui ce sont ces arrondissements qui sont les plus peuplés !

Le réseau de tramway a disparu, remplacé par des bus imposant des ruptures de charge pour la plupart des banlieusards de la petite couronne, renforçant la centralité et donc la spécialisation urbaine.

Il faut attendre le RER pour voir s'inverser cette tendance. La multi directionalité (en particulier le déplacement transversal) a été laissée à la voiture individuelle ignorant à l'époque la probable saturation des réseaux routiers, la croissance de la population de l'agglomération parisienne et la pression foncière.

Il s'agit donc d'avoir une vision qui prend en compte le développement de la population et celui de l'activité économique et de l'inscrire dans un scénario de développement durable.

La préservation des terres agricoles les plus fertiles et des espaces naturels d'Ile de France est un enjeu économique et stratégique, qu'il convient de respecter à travers les engagements de l'Etat.

L'extension spatiale de l'agglomération est un facteur d'accroissement des inégalités sociales et explique en partie la situation existante de «spécialisation» sociale des territoires avec une situation très inégale pour les franciliens.

L'exigence environnementale, qui doit se donner comme priorité absolue, la décarbonisation du développement, induit naturellement le rapprochement domicile – travail et l'usage des transports collectifs.

Le développement économique doit pour autant rester une des priorités de l'agglomération parisienne. Ce développement ne peut se faire au détriment de celui des autres régions françaises. Le rayonnement international est donc la voie à privilégier pour attirer les investissements et permettre la création d'emplois et le développement de la recherche sur le sol national.

Cet objectif phare du projet Grand Paris comme du SDRIF - que nous soutenons - doit donc s'accommoder de l'espace urbain existant. C'est la vision que nous défendons.

Au cœur de la Vallée Scientifique de la Bièvre

Le sud des Hauts de Seine est un territoire ancré au cœur du développement de la Vallée de la Bièvre. Pour répondre aux enjeux de l'économie de demain, il faut :

- Mettre en réseau les pôles d'emplois, d'innovation et de recherche de la VSB autour de 18 communes, 500.000 habitants, et 90 km².
- S'appuyer sur une des plus fortes concentrations de recherche en Europe avec 230 laboratoires publics et privés : aéronautique, armement, énergie électrique et nucléaire, pharmacie, cosmétologie avec plus de 10.000 emplois avec la prise en compte de 25.000 étudiants.
- Projeter nos territoires dans la démarche de la Vallée scientifique de la Bièvre, c'est aussi bénéficier de l'un des 9 pôles du schéma de développement territorial partagé entre Etat et collectivités.

Construire le système de transport de la zone urbaine "durable"

C'est la raison pour laquelle nous privilégions en priorité la constitution d'un métro périphérique desservant les départements de la petite couronne et générant des correspondances avec les lignes desservant la grande couronne.

L'objectif est de faire diminuer les temps de transport de banlieue à banlieue, de la grande couronne vers la petite couronne (et vice versa), et de la petite couronne vers la petite couronne, afin de désengorger le réseau métropolitain existant qui subit cette surcharge. Pour autant, le développement de la petite et grande couronne ne doit pas se couper du centre de Paris, d'où le besoin d'interconnexion avec les terminus des lignes de métropolitain.

Le concept proposé par Arc Express est celui qui permet le mieux cette optimisation en créant une occurrence banlieue-banlieue très importante dans des délais de transport moyen de l'ordre de la demi-heure.

Pour les territoires non traversés par la rocade, le nombre de rupture de charge doit être limité à une correspondance pour l'accès à cette rocade ou au terminus du métropolitain.

Cette combinaison d'occurrences de correspondances et de temps de transport, allée à la qualité du système de transport, est le facteur clé de succès principal pour inciter à l'abandon du véhicule individuel et est donc la garantie d'atteindre les objectifs de décarbonisation.

La zone urbaine de l'agglomération est à densité variable. La ville de Paris est déjà urbanisée dans un gabarit homogène qui ne laisse pratiquement aucune place à un nouveau potentiel foncier et c'est heureux.

La petite couronne voit un développement urbain très fort, structuré par la proximité avec le métro. Ce sont des constats sur Levallois, Boulogne, Issy-les-Moulineaux, Montrouge...

Rajouter des correspondances sur des territoires déjà bien desservis par le métro ne fera que rajouter de la pression foncière en la localisant fortement. Les projets d'hyper densification ne pourront que se multiplier dans les décennies futures.

C'est pourquoi nous privilégions le tracé d'Arc de Seine éloigné de la capitale (et du bouclage de la ligne 3 du tramway). ***Nous l'assortissons d'une double exigence de prolongation des lignes de métro pour en assurer l'interconnexion et d'un réseau de desserte directe pour les territoires localisés dans un périmètre de 3 à 5 km.***

Ainsi nous construisons la ville de demain capable de faire face à son évolution en tirant les leçons du passé qui a amené à négliger les arrondissements parisiens les moins centraux de la capitale à l'époque.

Faire des choix évolutifs pour le sud des Hauts-de-Seine

Compte tenu déjà des accords entre l'Etat et la Région, la perspective d'un projet de transport public qui mixera les tracés les plus pertinents des deux projets devra répondre aux attentes des populations du sud des Hauts de Seine, territoire qui est l'objet de notre contribution collective, et pour lequel nous formulons les choix suivants :

Le tracé le plus pertinent sera celui qui passera par la gare de Clamart, qui rejoint la station RER de Bagneux en desservant Châtillon puis le centre ville de Bagneux.

L'avantage est de desservir ces villes sur des quartiers aujourd'hui ignorés mais qui ont, soit un potentiel de développement, soit une population importante. L'objectif est d'améliorer les temps de transport et les origines destinations en tenant compte des évolutions futures :

- L'éco-quartier de Clamart,
- Le plateau d'Issy et le Fort numérique,
- Le sud de Châtillon,
- Le centre de Bagneux.

Ce choix est assorti impérativement des améliorations suivantes sur le réseau existant :

- La prolongation de la ligne 12 jusqu'à la gare d'Issy;
- La prolongation de la ligne 4 jusqu'au centre ville de Bagneux avec connexion de la station Henri Barbusse;
- L'augmentation des fréquences de la ligne N du Transilien à la gare de Clamart en rendant cet arrêt plus fréquent pour tous les trains;
- La prolongation du tramway T6 jusqu'aux Maréchaux;
- La fiabilisation de la ligne B du RER par dégroupage des lignes B et D entre Chatelet et Gare du Nord;
- La réorganisation des réseaux de bus de desserte locale sur des «hubs» de correspondances accessibles dans un temps raccourci par rapport à l'existant;
- La facilitation de connexion avec le métro à partir de tous les quartiers de nos territoires vers la rocade et les terminus du métropolitain.

Impliquer la Région, les Départements, les communes et les agglomérations

Dans la méthode, toute évolution du système de transport doit impérativement associer les communes qui planifient l'urbanisme et les agglomérations qui ont la compétence transport.

Elle doit se faire en coordination et en cohérence avec le schéma de développement régional qui structure la vision au-delà de la problématique des transports. Et naturellement elle doit être prise en compte par le STIF qui sera amené à financer l'exploitation.

Les départements qui assurent le réseau routier et participent au STIF sont également des partenaires privilégiés.

Il est urgent de ne pas retarder les prises de décision car la petite couronne est en voie de forte densification et la mise en chantier n'en sera que plus difficile et coûteuse à l'avenir.

Le non- prolongement de la M13 sur l'axe Châtillon-Vélizy fut lourde de conséquences et a retardé en particulier le développement économique et urbain du sud des Hauts-de-Seine.

Assurer l'implantation d'une gare à Châtillon-Montrouge sera une chance pour les communes de Châtillon, Malakoff et Montrouge.

Les déplacements sur les Hauts-de-Seine et vers les grands pôles de la région seront facilités au bénéfice des usagers. L'aménagement et l'urbanisme des villes concernées doivent intégrer dès à présent cette nouvelle station. La municipalité de Châtillon doit renoncer aux alentours à des constructions d'opportunités au gré de la vacance des terrains et de l'appétit des promoteurs immobiliers.

Le pôle multimodal (métro, bus, tramway T6) doit être particulièrement ambitieux et dépasser le simple usage d'une gare : commerces, hôtels et services publics de proximité généreront de nombreux emplois. Enfin nous demandons la création d'une gare TGV à Châtillon-Montrouge. Ce lieu dispose du passage de la ligne TGV Atlantique et des ateliers de maintenance du Technicentre. Les terrains nécessaires à la réalisation de ce projet sont largement disponibles sur les emprises SNCF actuelles.

Les avantages seraient considérables pour le développement du sud ouest de l'île de France :

- correspondances rapides et facilitées avec l'ensemble des gares et aéroports,
- désengorgement de la gare Montparnasse,
- liaisons rapides pour les habitants et les entreprises de la région,
- un trafic automobile moindre sur les axes vers Paris.

Jackie Boulay,
Conseiller municipal, ville de Châtillon
Président Section Mouvement Démocrate de Châtillon

Bagneux, une ville en devenir à 3km de Paris est déjà un territoire en mouvement, qui va s'accélérer avec l'arrivée prochaine de la L4 en terminus. L'interconnexion de la gare Henri Barbusse au métro en rocade récompense la longue attente des Balnéolais et nous soutenons ce projet, à l'heure de décisions politiques et stratégiques qui engagent notre pays et notre région dans un ambitieux programme d'infrastructures dignes du 21^{ème} siècle.

Mettre en réseau Bagneux, son agglomération, les villes et départements avoisinants, développer un maillage plus fin avec des connexions et des liaisons train et RER, métro et tramway, bus existants et à venir...c'est offrir l'opportunité à notre ville de se développer à tous les niveaux : environnemental, économique et social...

Bagneux possède des atouts indéniables comme le site de l'actuelle DGA, de 17ha, en partance dès 2016 ; la zone industrielle le long de la LGV Atlantique, remarquables réserves foncières ; les quartiers Sud avec la requalification de son ensemble urbain ; La ZAC Victor Hugo où est annoncé un projet d'éco-quartier de 20ha qui se développera autour de la gare Henri Barbusse/ Petit Bagneux.

Si en effet nous nous positionnons pour ce nouveau pôle de centralité organisé autour du terminus de la L4, il s'agit aussi de rappeler la nécessité de prendre en compte la desserte pour le désenclavement des quartiers sud de Bagneux, car à terme, il s'agira de préserver et développer les emplois (ex DGA) et de répondre aux besoins de déplacement de cette population.

L'aménagement urbain à venir devra nécessairement coller à l'urgence du besoin de développement économique (immeubles de bureaux et commerces de haut niveau certes) et de la mixité sociale réelle en privilégiant des logements intermédiaires et de standing devant répondre aux besoins des nouveaux habitants notamment avec le développement des activités de recherche scientifique et de technologies du futur, concentré au niveau de la Vallée de la Bièvre tout en veillant à l'équilibre avec le logement social. Ces nouvelles ressources devront appuyer le financement d'équipements publics, de l'amélioration du cadre de vie au sein d'un projet urbain durable, pour sortir enfin Bagneux de la spirale infernale de ville pauvre des Hauts de Seine.

Marie Darves-Bornoz et Patrice Martin, Conseillers municipaux, Ville de Bagneux

Dans les années à venir, l'infrastructure des transports va connaître des évolutions importantes :

- le T6 à la limite de notre commune,
- la nouvelle rocade avec des stations à Châtillon et Bagneux,
- la modernisation de ligne RER-B,
- la diminution du taux de fréquentation de RER-B grâce notamment par la réalisation diagonale (M7 ou M14).

Par ailleurs nous soutenons la réalisation du doublement du tunnel du RER au niveau de Châtelet/Gare du Nord.

Toutes ces évolutions doivent profiter à la qualité de vie des Fontenaisiens et au développement de notre commune. Pour cela, une réflexion sur le réseau de maillage local assurant à chaque Fontenaisien une station de desserte à moins de 10 minutes pour se rendre dans un délai de 15 minutes (pour les plus éloignés) et sans rupture de charge à :

- la ligne de métropolitain M13,
- la ligne de métropolitain M4,
- la ligne de tramway T6,
- la nouvelle rocade,
- la ligne RER-B.

L'enrichissement de l'offre de transport est un élément clé du développement de notre commune, il doit s'inscrire dans une planification de l'aménagement urbain :

- contribuant au développement durable,
- concourant à la mixité sociale,
- améliorant les services aux Fontenaisiens.

Michel Renaux, Président de la Section Mouvement Démocrate de de Fontenay-aux-Roses

Conclusion

Pour nos territoires, la construction de l'avenir se doit de mélanger une vision prospective et une utopie pragmatique. Ce sont ces facteurs qui ont guidé notre réflexion sur l'aménagement de l'offre de transport pour les communautés limitrophes d'agglomération Sud de Seine et de communes Châtillon- Montrouge induisant un urbanisme volontaire et maîtrisé au service du développement durable. Les transports de demain devront :

- **Améliorer l'offre actuelle** : nous soutenons le plan de mobilisation de la Région, avec :
 - le dégroupage RER B et D au niveau de Châtelet/ Gare du Nord,
 - la modernisation de la ligne RER B,
 - la modernisation et le prolongement de la L4 au sud de Bagneux – Henri Barbusse.

- **Compléter l'offre actuelle** : avec une rocade desservant au mieux nos futurs territoires par un tracé qui assure simultanément :
 - la couverture géographique complémentaire à la rocade Paris-intra muros, via le tracé le plus éloigné du périphérique,
 - l'interconnexion avec les lignes radiales M13, M4, RER B, gare SNCF de Clamart,
 - l'adaptation du réseau de dessertes locales pour prendre en compte les nouvelles lignes de transports lourds pour réaliser un maillage avec les gares des lignes radiales et de la rocade,
 - l'interconnexion avec les lignes radiales du métropolitain pouvant être direct ou via un réseau de dessertes directes,
 - l'adaptation du réseau de dessertes locale pour prendre en compte les nouvelles lignes de transports lourds pour réaliser un maillage avec les gares des lignes radiales et de la rocade,
 - la restructuration du réseau local de bus pour améliorer les temps de parcours des villes et des quartiers éloignés notamment pour la ville de Fontenay.

La gouvernance du projet final retenu pour nos territoires devra être partenariale. Elle doit affirmer des choix que seules nos assemblées délibérantes pourront trancher pour lui assurer la légitimité démocratique.

Pour le Collectif,

Marie Darves-Bornoz et Patrice Martin, conseillers municipaux, Bagneux 92

Christian Delom, conseiller municipal, Clamart 92

Jackie Boulay, conseiller municipal, Châtillon 92

Christel Vidalenc, conseillère municipale, Fontenav-aux-Roses 92