

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

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

Décembre 2010

SUD ENVIRONNEMENT



SUD ENVIRONNEMENT
COMITÉ DE LIAISON DES ASSOCIATIONS DE DÉFENSE DE
L'ENVIRONNEMENT DES COMMUNES DU SUD PROCHE DE PARIS

Affilié à l'union régionale Île-de-France Environnement, Sud Environnement, comité de liaison des associations d'environnement des communes du sud proche de Paris, créé en 1990 et agréé depuis 2002, regroupe 30 associations d'un secteur allant de Montrouge à Massy et de Clamart-Malakoff à Antony-Fresnes. Compétent dans tous les domaines de l'environnement, Sud Environnement est particulièrement actif dans ceux de l'urbanisme (PLU communaux, ZPPAUP, projets d'aménagement urbain) et des transports (participation à des comités d'axe et de pôle du PDU, dépôt d'avis aux enquêtes publiques du tram T6 et de l'aménagement de la RD920).

SUD ENVIRONNEMENT

2, rue Georges Bronne
92260 Fontenay-aux-Roses
Tél. : 01 46 60 81 76
Mail: ndrhx@club-internet.fr

Le secteur couvert par Sud Environnement

Il se compose essentiellement de villes des communautés d'agglomération des Hauts-de-Bièvre, de Sud-de-Seine, de la communauté de communes Châtillon-Montrouge et de la communauté d'agglomération du Val de Bièvre. Il est bordé au nord par la Ville de Paris, à l'ouest par la communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest, au sud par celle du Plateau de Saclay, à l'est par l'OIN Rungis-Orly-Seine Amont.

Ce territoire correspond sensiblement à celui de la Vallée Scientifique de la Bièvre qui est riche en établissements d'enseignement supérieur (École centrale de Paris à Châtenay-Malabry, École Normale supérieure de Cachan, École Spéciale des Travaux Publics, Faculté Jean Monnet de Sceaux.) et en établissements de recherche (ONERA de Châtillon, EDF de Clamart).

Mais il l'est tout particulièrement en hôpitaux de pointe (hôpital Bécélère à Clamart, hôpital Marie Lannelongue au Plessis-Robinson, CHU Bicêtre au Kremlin-Bicêtre, hôpital Gustave Roussy à Villejuif), en centres de recherche médicale (CEA de Fontenay-aux-Roses, Cancer-Campus de Villejuif) et en établissements voués à la pharmacie (faculté de pharmacie de Châtenay-Malabry, centre Rhône Poulenc à Antony).

Si certains établissements comme l'École Centrale, l'ENS de Cachan et le centre de recherche de Clamart semblent destinés à se déplacer vers le « cluster scientifique et technologique » du plateau de Saclay, il est important que les sites qu'ils abandonnent soient réaffectés à d'autres établissements s'occupant de biotechnologies. ...

••• Des opportunités existent de créer un vrai pôle à l'ouest sur les communes de Clamart et Fontenay-aux-Roses autour de Bécélère et du CEA en utilisant le terrain du site EDF, d'en créer un second à Bagneux en réaffectant le site occupé par la Direction Générale de l'Armement qui va partir en 2016 pour la Cité de la Défense de Balard, un troisième près de la ligne du RER B à Cachan et de développer le Cancer Campus sur les territoires d'Arcueil, du Kremlin-Bicêtre, de Villejuif et de Cachan.

D'autre part, à proximité immédiate des gares RER, sont lancés des projets de création de logements pour étudiants et stagiaires étrangers : à Fontenay-aux-Roses sur le site de l'ancienne École Normale Supérieure, à Sceaux près du pôle de Robinson, et à Cachan près de la gare Arcueil-Cachan.

Les pôles de développement d'activités de biotechnologie ne pourront jouer leur rôle que s'ils bénéficient d'une bonne desserte par les transports collectifs.

Les problèmes du réseau actuel de transports collectifs

Ils sont de deux ordres :

- la saturation chronique des deux lignes reliant notre secteur à Paris : le RER B desservant les destinations de Robinson, Massy, Orsay et Saint-Rémy-de-Chevreuse, et la ligne 13 du métro qui passe par les gares de Saint-Lazare et de Montparnasse et se termine en gare de Châtillon-Montrouge ;
- l'absence d'une desserte en rocade avec le reste de la petite couronne.

Le manque de liaison en rocade est d'ailleurs à l'origine de la saturation des lignes précitées. Par exemple, pour aller au pôle d'emplois de la Défense sans recourir à l'automobile, les habitants de notre secteur prennent le RER B jusqu'à Châtelet-les-Halles et empruntent ensuite le RER A. À l'heure de pointe, compte tenu des attentes entre gares pour permettre la libération des quais de la suivante, le temps est double de la normale pour faire le trajet dans des conditions pour le moins inconfortables. Ceci sans compter les incidents assez fréquents perturbant la succession des rames et occasionnant des retards des salariés au travail.

Des projets de liaison par tram susceptibles de faciliter les liaisons intercommunales sont en cours de réalisation (le tram Châtillon-Vélizy-Viroflay qui a pris un retard considérable par rapport aux prévisions) ou d'étude. Le SDRIF, en attente de mise en application, prévoit une liaison en site propre reliant Clamart-Le Plessis-Robinson, Châtenay-Malabry à Antony-Croix-de-Berny où elle se connecterait avec le bus en site propre Trans-Val de Marne. Une liaison en site propre est prévue par le SDRIF sur le trajet de la RD920. Dans un premier temps, elle pourrait relier la porte d'Orléans à Antony-Croix-de-Berny où elle se connecterait aux deux liaisons précitées. Elle pourrait ainsi décharger le RER B des voyageurs n'effectuant qu'un trajet intercommunal entre Antony et Montrouge par Bourg-la-Reine, Bagneux et Arcueil.



La ligne 13 à l'heure de pointe

Position de Sud Environnement sur les projets en débat public

Après étude des deux dossiers, Sud Environnement constate :

- que le réseau du Grand Paris a d'abord pour objectif de relier les huit pôles de développement du Grand Paris entre eux et avec les aéroports (Roissy, Le Bourget et Orly) et les gares TGV hors Paris existantes (comme la gare de Massy) ou à venir du réseau interconnecté des lignes à grande vitesse. Ce n'est qu'en second ressort qu'il peut participer au maillage du réseau existant ;
- qu'Arc Express est par nature un projet de maillage systématique en petite couronne du réseau existant des transports collectifs. Il relie systématiquement entre eux les RER radiaux et les extrémités des lignes de métro. Étant inclus dans le plan régional de mobilisation pour les transports, il tient compte des projets de tram ou de bus en site propre pour les intégrer au mieux dans le réseau maillé.

D'autre part, compte tenu des difficultés de financement du réseau du Grand Paris dont les remboursements d'emprunts dépendront en grande partie des recettes liées à la réalisation des opérations de restructuration urbaine autour des gares du réseau ; Sud Environnement considère d'une part qu'il est hors de question de réaliser deux rocades concurrentes, et d'autre part que les délais annoncés pour la mise en service des tronçons du réseau entre 2018 et 2023 apparaissent peu réalistes. Il faut donc ne retenir que les liaisons les plus importantes et leur affecter une priorité de réalisation qui conditionnera le calendrier des travaux et leur financement.

Sud Environnement propose de retenir les priorités suivantes :

- **première priorité à une rocade unique de petite couronne de type Arc Express** (distance entre gares de 1 à 1,5 km) passant par Villejuif, Issy-les-Moulineaux, Nanterre-la Défense, Saint-Denis, Bobigny, Val d'Europe et Champigny ;
- **seconde priorité au prolongement de la ligne 14 au nord jusqu'à Saint-Denis, Le Bourget et Roissy, et au sud vers Villejuif, Orly et Massy ;**
- **troisième priorité à une liaison extérieure Est** reliant le Bourget à Champigny par Clichy-Montfermeil, Chelles, et Noisy-Champs, qui est une condition pour la création d'emplois destinés à réduire l'actuel déséquilibre est-ouest en créant davantage d'emplois à l'est.

La branche extérieure sud-ouest reliant la Défense à Versailles Saclay-sud et Massy, trop coûteuse pour le trafic prévu, devrait être abandonnée au profit d'une desserte des établissements du plateau par liaisons légères de rabattement sur les lignes RER des vallées de l'Yvette et de la Bièvre qui se rejoignent à Massy, et que ce serait l'occasion de moderniser.

À ce sujet, la modernisation de la partie sud du RER B ne peut pas se faire au détriment de la branche de Robinson qui doit continuer à être reliée par trains directs vers Paris.

Position de Sud Environnement sur l'implantation des gares

En ce qui concerne le tracé de la rocade de petite couronne dans notre secteur, Sud Environnement est a priori favorable au tracé commun au projet de réseau du Grand Paris et au tracé intermédiaire d'Arc Express reliant les gares de Villejuif (institut Gustave Roussy), d'Arcueil-Cachan (connexion avec le RER B), du petit Bagneux (connexion à la future extrémité de la Ligne 4 du métro, de Châtillon-Montrouge (connexion à la ligne 13 du métro et au tram T6 vers Vélizy), de Vanves-Malakoff (connexion à la ligne SNCF venant de Montparnasse vers Versailles-chantiers), d'Issy-mairie (extrémité de la ligne 12 du métro) et d'Issy-Val de Seine (connexion au RER C et au tram T2).

Si à l'issue du débat public, apparaissait une nouvelle variante combinant des avantages des trois tracés, avec par exemple un passage à la gare SNCF de Clamart, Sud Environnement considère comme impératif que le tracé retenu passe à la gare Châtillon-Montrouge et se connecte à la ligne 4 soit à Verdun-sud soit au petit Bagneux.

