

Octobre 2010



Le Conseil général du Val-de-Marne est membre fondateur de l'association « Orbival, un métro pour la banlieue », dont l'objectif est la réalisation rapide d'une rocade de métro dans le Val-de-Marne. Depuis 2006 avec le Conseil régional et les autres Conseils généraux franciliens, il gère le STIF et s'est engagé avec eux en 2009 pour le « Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France ».

CONSEIL GÉNÉRAL DU VAL-DE-MARNE

Hôtel du département
Avenue du Général De Gaulle
94000 Créteil

LE CONSEIL GÉNÉRAL DU VAL-DE-MARNE

Une relance des investissements dans les transports collectifs et la création d'une rocade de métro rapide dans le Val-de-Marne : une urgence absolue

Le Conseil général du Val-de-Marne milite, depuis plusieurs années en faveur d'une relance majeure des investissements dans les transports publics en Île-de-France. Les principaux axes de transport collectif dans le Val-de-Marne sont en effet saturés et le département compte de nombreuses zones densément peuplées non desservies par un mode de transport lourd. Pour résoudre ces problèmes d'accessibilité et de saturation et accompagner le développement du territoire, il est indispensable de créer de nouvelles infrastructures lourdes dans le Val-de-Marne. Le Conseil général a ainsi identifié comme une priorité absolue dans son Schéma Départemental d'Aménagement (SDA) et son Plan de Déplacements (PDVM) la construction d'une rocade de métro rapide reliant l'est à l'ouest du département.

Le Conseil général fait partie des initiateurs de la mobilisation pour Orbival

Face à ce constat d'urgence, le Conseil général et de nombreuses autres collectivités val-de-marnaises ont fondé le 15 novembre 2006 l'association « Orbival, un métro pour la banlieue » dont l'objectif est la réalisation la plus rapide possible d'un métro en rocade traversant le Val-de-Marne d'est en ouest.

Le projet élaboré par l'association a su rapidement faire consensus et regroupe aujourd'hui 30 communes, 3 départements, 5 intercommunalités et des acteurs associatifs, universitaires, hospitaliers, économiques et sociaux. Orbival bénéficie d'un fort engouement populaire avec 52000 soutiens, obtenus grâce à ses nombreuses actions envers le public : bus itinérant, colloque international, exposition sur les gares... et d'un consensus politique total au sein des élus val-de-marnais.

De nouvelles sources de financements doivent être dégagées pour le Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France et pour le réseau de transport public du Grand Paris

Le Conseil général a joué un rôle actif depuis 2006 et la décentralisation du STIF pour améliorer le réseau de transports collectifs. Avec les autres collectivités membres du STIF, il a défini, en 2009, un « Plan de mobilisation pour les transports » qui présente un ensemble d'investissements cohérent pour rénover le réseau existant et créer d'indispensables nouvelles infrastructures, dont en premier lieu Orbival.

Concernant le territoire val-de-marnais, outre Arc Express/Orbival, le plan inclut : la modernisation des RER C et D, la création de nouvelles lignes de tramway (T7 Villejuif-Athis-Mons, tramway de la RD5 entre Paris et Orly), de bus sur voies réservées (entre Paris et ● ● ●

● ● ● Les Ardoines, Senia et Orly, Est-TVM, Altival) et les prolongements des lignes de métro 1 (à Val-de-Fontenay) et 10 (à Ivry-Gambetta).

Le Conseil général est, par ailleurs, favorable à ce que, de façon complémentaire au Plan de mobilisation, soient engagés d'autres investissements proposés par le réseau de transport public du Grand Paris et en premier lieu le prolongement de la ligne 14 vers Orly. Il soutient la création de deux lignes de métro en rocade à l'est de l'Île-de-France, en correspondance à partir de Champigny : une rocade en proche couronne (suivant le tracé d'Arc Express), traversant des zones très densément peuplées, et une autre en moyenne couronne (suivant le tracé du réseau de transport du Grand Paris) indispensable pour désenclaver de nombreux territoires. Le Conseil général demande à l'État de mettre en place les nouvelles sources de financement indispensables pour assurer le bouclage financier, tant du Plan de mobilisation pour les transports que du réseau de transport public du Grand Paris. L'État ne peut s'exonérer de ses responsabilités après plusieurs décennies d'un sous-investissement qui pénalise au quotidien tous les Franciliens.

Des liaisons métro pour accompagner le développement du Val-de-Marne

La mise en service de nouvelles liaisons métro est un élément clé pour la pleine réalisation des principaux projets urbains dans le Val-

de-Marne, comme l'Opération d'Intérêt National Orly-Rungis Seine-Amont, Cancer Campus à Villejuif et le pôle de Val-de-Fontenay. L'association Orbival a fait étudier les potentiels urbains autour des futures stations du métro de rocade. Au total, plus de 8 millions de m² pourraient être construits dans un rayon de 900 mètres autour des gares d'Orbival, sur la base des projets urbains des collectivités accueillant emplois, logements, commerces et services de proximité. Ces projets s'inscrivent dans une logique de développement équilibré de tous les territoires, en cohérence avec le projet de Schéma Directeur de la Région Île-de-France. Le potentiel est très important, mais doit être mis en œuvre dans un cadre concerté : les collectivités doivent pouvoir maîtriser leur devenir et ne pas perdre leur compétence d'urbanisme.

La rocade métro doit desservir tous les territoires et assurer des correspondances avec tous les autres grands axes de transport

Le métro de rocade du réseau de transport du Grand Paris reprend en grande partie la proposition de tracé portée par l'association « Orbival, un métro pour la banlieue ». Afin d'obtenir une efficacité et une fréquentation maximales, celui-ci se connecte avec toutes les lignes existantes, anticipe l'arrivée des nouvelles lignes en cours d'études et assure la desserte de toutes les populations et territoires traversés.



ORBIVAL
UN MÉTRO POUR LA BANLIEUE

13 stations incontournables











LE PROJET ORBIVAL




- 20 Km d'une ligne automatique et souterraine
- 40 Km/h de vitesse commerciale
- 1 métro toutes les 90 secondes
- 1 interconnexion avec 5 lignes de RER et 5 lignes de Métro

LE MÉTRO EN VAL-DE-MARNE SE DÉCIDE AUJOURD'HUI

LES STATIONS D'ORBIVAL DÉJÀ PROPOSÉES PAR LE PROJET DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS :




-  **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 Orly et Roissy.
-  **Vitry Centre** : en correspondance avec le futur tramway de la RD5 (actuelle ligne 183).
-  **Les Ardoines**
-  **Le Vert de Maisons** ou **Maisons-Alfort/Alfortville***
-  **Créteil l'Echat** ou **Maisons-Alfort Les Juilliottes***
-  **Champigny Centre** : nouvelle station connectant les deux liaisons vers la Seine-Saint-Denis.

LE PROJET ORBIVAL COMPREND DEUX STATIONS COMPLÉMENTAIRES DEVANT IMPÉRATIVEMENT INTÉGRER LE TRACÉ DU FUTUR MÉTRO DE ROCADÉ :


-  **Villejuif Louis Aragon** : pôle de correspondance majeur avec la ligne 7 du métro (5,5 millions d'entrants/an), le futur tramway T7 (trafic estimé à 36 000 voyageurs/jour) dont les travaux sont en cours et 10 lignes de bus. La station desservira de grands ensembles d'habitat, le centre-ville de Villejuif et le domaine départemental Chérioux. 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 dans un quartier résidentiel très dense et seul point de correspondance avec la branche de Boissy-Saint-Léger du RER A et le TVM. Cette connexion est indispensable pour permettre aux habitants de Saint-Maur, de Créteil et plus généralement aux 300 000 habitants du sud du Val-de-Marne desservis par le RER A de rejoindre le métro de rocadé.

A L'EST, LE CONSEIL GÉNÉRAL DU VAL-DE-MARNE SOUTIENT LA CRÉATION DE DEUX LIAISONS VERS LA SEINE-SAINT-DENIS :

• Une liaison *via* Val-de-Fontenay et desservant :

-  **Nogent-Le-Perreux** : desserte d'équipements structurants (sous-préfecture, tribunal d'instance, théâtre, centre nautique...) et de hauts lieux touristiques (bords de Marne, bois de Vincennes, pavillon Baltard, port de plaisance, centres-ville de Nogent-sur-Marne et du Perreux-sur-Marne).
-  **Val-de-Fontenay** : pôle économique majeur dans le secteur de la banque et des assurances (25 000 emplois) et premier pôle de transport de l'Est francilien offrant une correspondance entre les RER A et E, 7 lignes de bus, le tramway T1 et la ligne 1 prolongés, dans une ville comptant plus de 50 000 habitants. Il présente un important potentiel de développement (8 ha mutables) et permet d'être en lien avec des territoires densément peuplés de Seine-Saint-Denis.
- 

• Une liaison *via* Marne-la-Vallée proposée dans le réseau de transport du Grand Paris, mais en desservant une station alternative :

-  **Champigny-Bry-Villiers** : une nouvelle gare en correspondance avec le RER E s'inscrivant dans le projet d'aménagement des emprises de l'ex autoroute VDO qui prévoit la création de 4 500 logements et 19 000 emplois autour d'une ligne de bus sur voie réservée (baptisée « Altival »), reliant Sucy-Bonneuil à Noisy-le-Grand.

Cette création de deux lignes de rocadé à l'Est est indispensable pour desservir par un mode lourd en rocadé le pôle d'emplois majeur de Val-de-Fontenay et toute la zone dense de la proche couronne tant dans le Val-de-Marne qu'en Seine-Saint-Denis. Le mode de transport reste à définir (métro automatique ou prolongement de la Tangentielle nord).

La ligne 14 prolongée vers Orly doit désenclaver les territoires traversés et comporter deux stations supplémentaires

Si la desserte de l'aéroport d'Orly et de la future gare TGV par le réseau de métro est aujourd'hui nécessaire à l'échelle de la métropole, il est tout aussi important de desservir les populations et territoires traversés 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, plusieurs collectivités du Val-de-Marne ont défini ensemble un tracé pour la ligne 14 prolongée. Celui-ci repositionne une des stations proposées par le réseau de transport public du Grand Paris et surtout en crée deux nouvelles, afin de desservir des zones densément peuplées et assurer une bonne correspondance avec tous les modes existants. Ce tracé permet une desserte fine du territoire tout en maintenant des temps de parcours rapides : la ligne 14 pourra également jouer à plein pour la désaturation de la ligne 7 et du RER B.

La station « hôpital de Bicêtre » est à repositionner :

- Hôpital de Bicêtre - Arcueil - Gentilly - Le Kremlin-Bicêtre : la

station est à rapprocher de l'autoroute A6b pour desservir les quartiers du Coteau et du Ricardo en cours d'aménagement à Arcueil et désenclaver les quartiers situés en limite du Kremlin-Bicêtre et de Villejuif.

Le tracé proposé oublie deux stations pourtant essentielles pour le territoire et ses habitants :

- Villejuif – l'Hay – Chevilly : desserte des 13000 habitants des quartiers de grands ensembles (Les Lozaitis, Lallier - Paul Hochart, Sorbiers - Saussaie), actuellement en cours de réhabilitation et des 1000 emplois de la zone d'activités de l'Épi d'Or ;
- Pont de Rungis ou SILIC – La Fraternelle : connexion au RER C et à la création du barreau d'Interconnexion Sud TGV, desserte des 18000 emplois de la SILIC, actuellement en fort développement, et accompagnement de la mutation du SENIA dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National Orly-Rungis Seine-Amont.

Ce prolongement doit être intégralement souterrain pour ne pas créer de nouvelle coupure dans un paysage déjà marqué par la présence de trois autoroutes (A6, A106 et A86).

Le choix des 3 stations suivantes est approuvé par le Conseil général :

- **Villejuif IGR** : interconnexion avec la rocade métro (ligne rouge), desserte de l'Institut Gustave Roussy (6000 entrants/jour) et accompagnement du projet « Cancer Campus » visant à créer un pôle de recherche international sur le cancer au sein d'un quartier accueillant logements, hôtels, commerces et services ;
- **Belle Epine – Thiais – MIN** : interconnexion avec le TVM et le futur tramway T7, desserte du Marché d'Intérêt National (12000 salariés) et des centres commerciaux Belle-Epine et Thiais-Village ;
- **Desserte de l'aéroport d'Orly et de la future gare TGV** dont le positionnement reste à définir, ainsi que du projet « Cœur d'Orly » porté par Aéroports de Paris totalisant 230000 m² de bureaux, commerces, services et hôtels et du projet de Centre de congrès d'une capacité de 2500 à 3000 places.

