

CASVS Communauté d'agglomération  
Sénart Val de SeineIntroduction sur les politiques engagées  
par la Communauté d'agglomération

Créée en 2002, la Communauté d'agglomération Sénart-Val de Seine se situe au cœur des enjeux de territoire d'une nouvelle architecture des réseaux de transport en Ile de France.

De par sa situation aux confins du périmètre de l'Opération d'intérêt national Orly Rungis Seine Amont, du "Cône Sud de l'innovation" fédérant les dynamiques de la santé et de la recherche mais également de la ville nouvelle de Sénart, elle ne peut rester indifférente à un maillage allant fortement impacter les 80 000 habitants des communes de Draveil, Montgeron et de Vigneux-sur-Seine.

Le projet de territoire communautaire s'inscrit dans une dynamique de développement durable associant la promotion d'un cadre de vie centré sur l'économie résidentielle, l'encouragement à une offre de logements garantissant la

mixité sociale ainsi que la mise en valeur de ses multiples atouts naturels et environnementaux (vallées de l'Yerres et de la Seine, massif forestier de Sénart, parcs urbains).

Néanmoins la Communauté d'agglomération se trouve confrontée à un enclavement relatif par rapport aux pôles inscrits dans le cadre des Contrats de projet Etat-Région, du Schéma directeur de la Région Ile de France (SDRIF), ainsi que de la loi portant sur le Grand Paris, en raison des difficultés d'accès liés aux franchissements du fleuve ainsi qu'aux facteurs multiples de congestion automobile.

Elle entend donc inscrire, dans le cadre de ce débat, la question des fonctionnalités des futures gares et de leurs insertions dans le bassin de vie propre aux collectivités des vallées de l'Yerres et de la Seine ainsi soulever des enjeux prioritaires portant sur l'intermodalité.

**Georges TRON**

Président de la Communauté d'agglomération  
Sénart-Val de Seine et maire de Draveil

**Communauté d'agglomération Sénart Val de Seine**

6 bis boulevard Henri Barbusse

91210 DRAVEIL

Direction des Services techniques/Aménagement du territoire

Tél. : 01 69 73 25 45 - Fax : 01 69 73 71 30

<http://www.casvs.org/>



# Faire de la CASVS par ce réseau l'une des portes d'entrée du Grand Paris

Au travers de la consultation des équipes internationales et pluridisciplinaires du Grand Paris, le territoire de la CASVS constitue l'un des secteurs d'approche de la métropole de par sa fonction d'interface entre la zone dense et la ceinture verte.

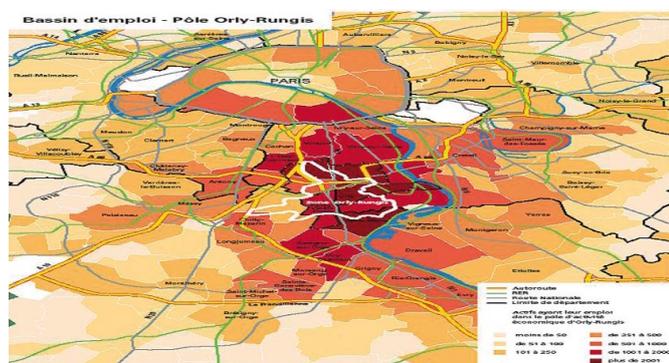
Elle constitue en quelque sorte un facteur d'attractivité privilégié de par sa qualité de vie et aspire au rôle de "poumon vert" du Sud-Est Francilien.

Cependant ce territoire reste confronté à des barrières naturelles (forêt, fleuve) ainsi qu'à des coupures urbaines (Nationale 6,

axes routiers départementaux, voies ferrées issues du réseau Paris Lyon Méditerranée par Montgeron et voies desservant Evry par Vigneux-sur-Seine).

En conséquence elle ne peut être indifférente à tout projet visant à structurer le pôle d'Orly (requalification des zones d'activité économique, attractivité internationale dans le domaine de la recherche, schéma de transport) ainsi qu'à tout projet visant à décongestionner le trafic des gares parisiennes.

## Les raisons pour lesquelles la CASVS sera de plus en plus impactée par le pôle d'Orly



La zone de recrutement du pôle d'Orly (sources Association pour le Développement Economique d'Orly-Rungis)

Malgré une crise ayant affecté son développement (hub d'Air France privilégié sur Charles de Gaulle, liquidation d'Air Lib, perte de liaisons internationales), Orly demeure le 3<sup>e</sup> pôle d'emploi francilien.

Outre la plate-forme aéroportuaire, ce pôle rassemble le plus gros marché international de produits frais, le plus important parc d'affaires tertiaire d'Europe, le centre commercial Bel Epine, un acteur majeur de la logistique, ainsi que des concentrations dans le domaine hôtelier et industriel.

Sa zone de captation en matière d'emploi dépasse donc le strict périmètre de l'Opération d'intérêt national Orly Seine Amont et attire un nombre conséquent de salariés issus du département de l'Essonne.

En raison d'un réseau ferré organisé de manière radiale, et en raison des difficultés quotidiennes de franchissement de la Seine vers les Nationales 6 et 7, la voiture particulière reste le moyen privilégié pour accéder à ces zones d'emploi.

Toutefois, anticipant à terme les potentialités issues du projet "Cœur d'Orly" et le développement de nouvelles dessertes en transport en commun (Tramway T7, opportunités d'extension de la ligne 14, liens vers le plateau de Saclay), le Syndicat des transports de l'Île de France (STIF) a mis en service depuis Montgeron une ligne de bus "191.100" permettant notamment depuis les principaux quartiers d'habitat social de rejoindre ce

pôle selon les normes Mobilien (amplitude de 5h30 à 21h avec un bus garanti à la demi-heure, à l'heure en période creuse).

Or cette ligne connaît en partie un déficit d'exploitation en raison d'horaires ne répondant pas à la réalité des déplacements domicile/travail propre au pôle.

Indéniablement le projet Cœur d'Orly, la matérialisation d'une gare TGV connectée aux principales métropoles régionales et européennes, le dégagement de nouveaux créneaux aériens et de nouvelles lignes de transport garantiront une plus grande intermodalité.

C'est la raison qu'en prolongement des réflexions du STIF, la Communauté d'agglomération Sénart-Val de Seine rejointe par la Communauté d'agglomération du Val d'Yerres privilégie l'extension vers Brunoy de la ligne 191.100 et à terme son passage par un nouvel ouvrage d'art entre Vigneux-sur-Seine et Athis-Mons.

La réalisation de ce nouveau franchissement de Seine, pérenniserait une liaison sans rupture de charge (or certains scénarii privilégieraient un report sur le T7 lors de son extension à Juvisy) en s'appuyant sur le SDRIF et les travaux prospectifs du Conseil général de l'Essonne.



A l'horizon du tramway en 2017, quel tracé pour rejoindre Orly : Juvisy ou un nouveau franchissement de Seine ? (source STIF-INGÉROP)

# La nouvelle liaison à grande vitesse doit de mettre en valeur les potentialités du territoire communautaire dans le domaine de la santé

Si l'on se fie à un périmètre élargi portant sur les scénarii des trajets privilégiés pour accueillir la ligne LGV d'interconnexion Sud, plusieurs sites hospitaliers pourraient être concernés :

- ◆ Joffre Dupuytren (Draveil): réseau de l'AP-HP, 700 lits, spécialités dans le domaine de la gériatrie et des soins palliatifs, 1 300 emplois
- ◆ Centre hospitalier intercommunal de Villeneuve-Saint-Georges : 25 000 hospitalisations, 70 000 urgences, 2 000 accouchements par an, 600 lits. Près de 1500 emplois. Un bloc opératoire et 120 lits supplémentaire en 2014
- ◆ Centre hospitalier Sud Francilien (Evry/Corbeil Essonnes): Ouverture en 2011. Plus de 1 000 lits, 20 blocs opératoires, pôle de recherche médicale, instituts de formation.

Avec plus de 30 % de ses emplois assurés par le domaine de la santé et de l'action sociale, le territoire de la Commu-

nauté d'agglomération Sénart-Val de Seine doit tirer profit des futurs bénéfices de la "ville monde" et des différentes modalités de synergies dans le domaine de la recherche, et de l'association entre laboratoires.

Désormais mieux structuré et intégré à la renommée du CHU de Créteil-Henri Mondor, l'hôpital Dupuytren de Draveil se doit d'être à la pointe du travail sur la fin de vie, les soins palliatifs et les maladies du grand âge.

**D'ailleurs, la CASVS au sein de l'Appel à initiatives du syndicat mixte Paris Métropole a suggéré le principe d'une "ligne de vie" en transport en commun entre ces établissements.**

**La présence d'une gare à Villeneuve-Saint-Georges renforcerait donc l'identité de ces pôles et leurs intégrations à un vaste réseau mondial.**

## Pour garantir l'accès aux futures gares, il convient de présenter un maillage complet de transports

Les atouts d'une gare à Orly ainsi qu'une implantation complémentaire sur Villeneuve-Saint-Georges sont fondamentaux pour les habitants de la Communauté d'agglomération Sénart-Val de Seine.

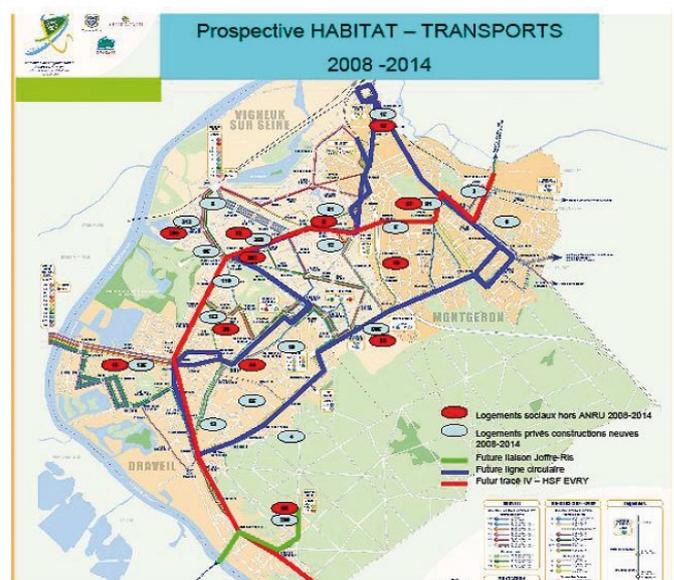
En effet, ces deux infrastructures permettraient de limiter des flux vers les gares parisiennes et diminuerait de façon conséquente le trafic automobile dit de transit sur la Nationale 6 ainsi qu'entre les deux rives.

Il suppose toutefois que soient réalisés de manière concomitante les opérations inscrites au sein du SDRIF à savoir la réalisation d'un nouveau pont en amont de Villeneuve-Saint-Georges ainsi que le contournement de la Nationale 6.

Des axes routiers seraient ainsi dégagés pour garantir l'accès en bus (transport en commun en site propre (TCSP) Val d'Yerres-Orly, meilleur cadencement sur la ligne A de la Société de transports automobiles et de voyages (STRAV) reliant Brunoy-Montgeron et Villeneuve-Saint-Georges, extension éventuelle de la ligne Intervals reliant actuellement les cœurs de ville et les ensembles d'habitat communautaire à l'hôpital de Villeneuve Saint-Georges).

Il conviendrait toutefois d'engager un programme conséquent de rénovation de la ligne D aussi bien au niveau des infrastructures (problèmes des jonctions à Villeneuve-Saint-Georges et à Corbeil-Essonnes, partage des sillons avec les

réseaux national et fret) que des cadencements dans le cadre des futurs schémas directeurs en s'inspirant notamment des programmations inscrites au sein des Programmes locaux de l'habitat (programmes de rénovation urbaine et de densification autour des gares, notamment celle de Vigneux-sur-Seine).



Des projets de nouveau maillage en transport en commun afin de répondre aux questions de la densification

# Un projet de transport se doit d'être garant d'une qualité environnementale

Le secteur de la rive droite en Essonne est tout particulier sensible à la préservation d'une qualité de vie.

Il subit notamment les nuisances sonores (en dépit d'un encadrement des procédures aériennes sur Orly), celles de la congestion automobile, et d'un transit important (axe historique Paris Lyon correspondant à la RN6 et à l'ancienne voie PLM, ponts de Draveil).

Par ailleurs, la communauté d'agglomération est signataire des chartes forestières de Sénart, de mise en valeur d'une future promenade de Seine, et est impliquée dans la mise en valeur de l'Yerres.

Elle recèle par ailleurs d'une grande biodiversité distinguée par plusieurs Zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) et des arrêtés de biotope. Proche de la confluence entre l'Yerres et la Seine, elle se retrouve par ailleurs confrontée aux aléas des crues.

**Ainsi elle ne peut être que circonspecte par rapport à tout projet supplémentaire visant à bâtir une ligne en souterrain dans un milieu urbain contraint, soumis aux facteurs d'inondation, situé en lisière d'un espace de loisirs et de découverte de la faune et de la flore.**

## Conclusion

Au regard de ces tracés, le scénario B avec la variante à l'Est semble le mieux répondre aux aspirations exprimées par la CASVS pour les raisons suivantes :

- ▶ **Une connexion avec le RER D dans le périmètre de Villeneuve Saint-Georges garantissant l'accès à la future gare depuis les bassins de vie et d'emploi des communes de Montgeron, Draveil et Vigneux-sur-Seine.**
- ▶ **Cette localisation apporterait une réponse aux programmes de densification autour de la Départementale 448 par un accès sans rupture de charge (le scénario C serait plus pénalisant pour les vigneuviens par le RER D qui plus est sans possibilité de franchir la Seine via un nouveau transport en commun en site propre (TCSP) vers Orly).**
- ▶ **Elle permettrait de retravailler le maillage des réseaux locaux de transport en commun (Société de transports automobiles et de voyages (STRAV), Garrel et Navarre) depuis Montgeron et Vigneux-sur-Seine.**
- ▶ **Elle permettrait de faire avancer le principe d'une déviation de la Route nationale 6 et d'un nouveau pont, inscrits au Schéma directeur de la Région Ile de France (SDRIF).**
- ▶ **Une localisation plus intégrée avec les scénarios d'implantation d'une rocade en transports en commun (réseau Société du Grand Paris, comme Arc Express).**
- ▶ **Une localisation de la gare à Orly (Pont de Rungis ou Rungis la Fraternelle) répondant aux besoins économiques et intégrée au RER C pour un coût moindre permettant de transformer Orlyval comme un moteur clé de la mise en valeur des différentes zones d'emploi. Elle aurait également vocation à accueillir la ligne Paris Orléans Clermont Lyon (POCL).**

