

TRANSPORTS EN COMMUN

LE TEMPS DES DÉCISIONS CAPITALES



Dans l'agglomération parisienne, Vitry est une ville relativement bien desservie en transports collectifs. Pour autant, des besoins importants restent à satisfaire et supposent des réalisations d'envergure.

Ces réalisations devront se concrétiser dans les années à venir. Elles donneront de nouveaux services aux habitants comme à ceux qui viennent travailler à Vitry.

Notre ville a toujours vu sa croissance étroitement liée aux voies de communications, en premier lieu à la Seine, et à la voie ferrée, qui ont contribué à structurer le développement économique et urbain.

Vitry, de par sa situation et ses atouts, s'affirme dans l'agglomération parisienne comme un lieu privilégié pour le développement économique et urbain et pour le maillage des réseaux de transports, RER, tramways, bus en site propre, bus, bateaux-bus.

Leur création, leur modernisation et leurs connexions vont façonner la ville de demain, une ville à la fois dense et ouverte sur la métropole parisienne ; une ville dans laquelle la mobilité est facilitée, une ville qui s'affirme dès à présent comme l'un des pôles majeurs d'activité de l'agglomération parisienne.

Une ville dynamique, solidaire, dont un avantage est d'imbriquer sur son territoire les espaces d'habitation, verts et de loisirs, et les activités : industries, centres de recherche et d'enseignement, bureaux, services administratifs, commerces, musée.

Des améliorations doivent être apportées au réseau : prolongement du site propre sur la RD 5 et son évolution en mode tramway, modernisation du RER C, développement des liaisons est-ouest.

Le développement des transports en commun est un enjeu :

- de réponse aux besoins, de qualité de vie ;
- de confort dans les déplacements, de rapidité ;
- d'attractivité de Vitry pour les entreprises, et de développement de l'emploi ;
- de développement durable.

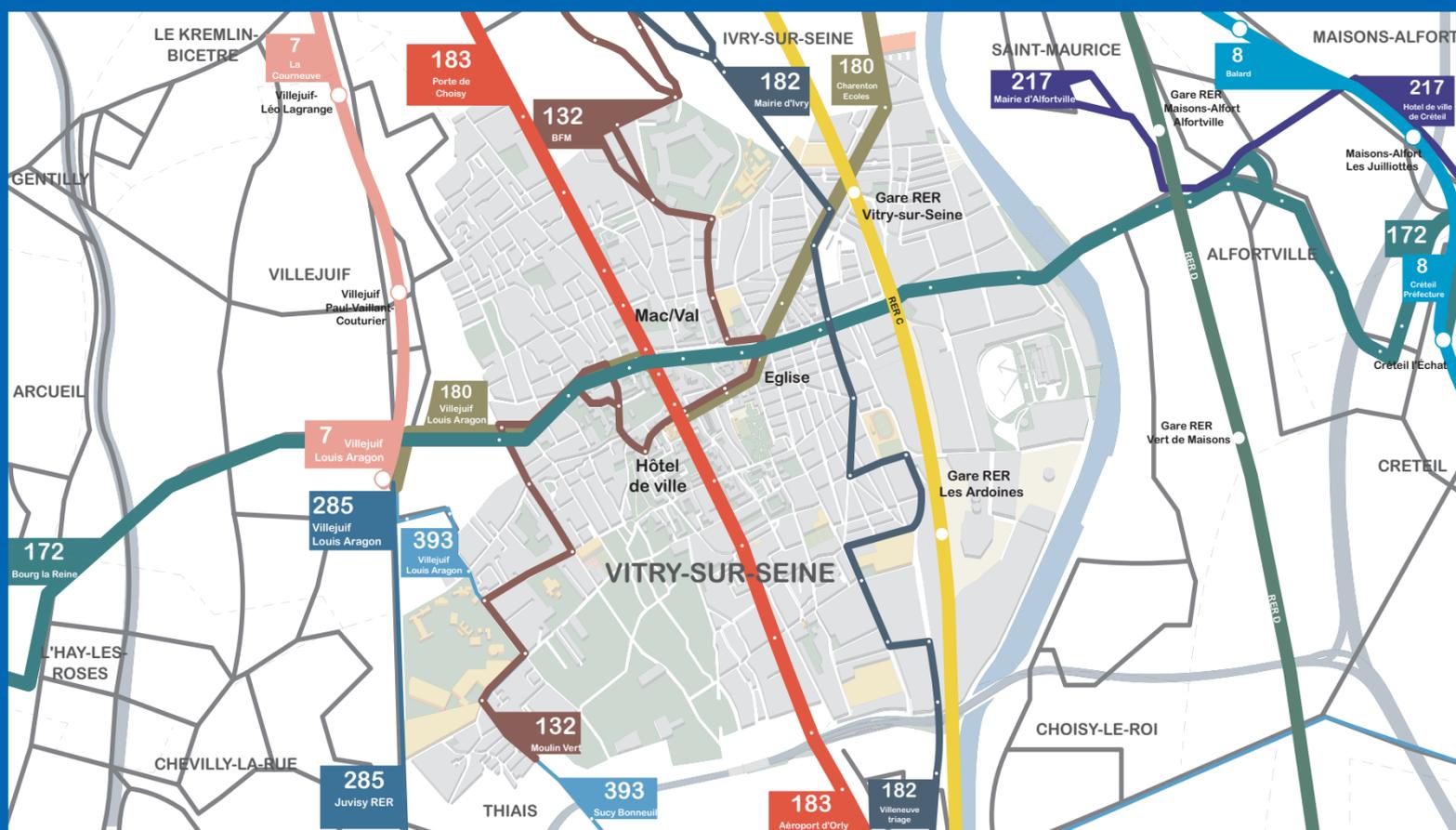
Aujourd'hui, un débat public s'ouvre sur les projets de métro de banlieue à banlieue : Arc Express (Orbival) porté par la Région d'Ile-de-France et Projet de métro du Grand Paris. Vitry est concernée par ces tracés qui proposent l'un et l'autre deux nouvelles stations de métro : l'une aux Ardoines et l'autre sur la RD 5 (Centre Ville-Hôtel de ville).

Des décisions doivent être prises sur les choix de tracés, les gares, les priorités de mise en œuvre.

Elles engagent notre avenir. Réussir, accompagner cette évolution est l'affaire de chacun.

Il convient de donner un avis, voire lorsque c'est nécessaire de s'investir aux côtés des élus pour garantir que les choix opérés et leur financement soient au rendez-vous.

LES TRANSPORTS AUJOURD'HUI



Le RER C

Un train toutes les 15 minutes en journée, toutes les 30 minutes après 23h30 vers la banlieue et après 21h30 vers Paris.

- **Gare de Vitry**, 7 600 voyageurs «entrants» par jour (+ 21 % depuis 2004).
- **Gare des Ardoines**, 3 600 voyageurs «entrants» par jour (+ 3 % depuis 2004).

Les trois lignes de bus principales

- **Le 183** pour partie en site propre, de Paris Porte de Choisy à Orly, fréquence de 3 à 6 minutes en heure de pointe (HP), de 5 à 10 minutes en heures creuses (HC). 57 000 voyageurs par jour. Sa fréquentation, proche de la saturation, bénéficiera des améliorations à venir : fin de la mise en site propre, offre d'autres modes de transport collectif.
- **Le 180** de Villejuif Louis Aragon à Charenton Ecoles, fréquence de 4 minutes en HP, de 7 à 8 minutes en HC. 20 500 voyageurs par jour.
- **Le 172** de Bourg-la-Reine RER à Créteil l'Echat, fréquence de 4 minutes en HP, de 7 à 8 minutes en HC. 14 700 voyageurs par jour. Une ligne utilisée surtout par les Vitriots.



Les cinq autres lignes

- **Le 132**, de Paris, Bibliothèque François-Mitterrand à Vitry, Cité du Moulin-Vert, fréquence de 11 à 14 minutes en HP, de 17 minutes en HC. 10 700 voyageurs par jour.
- **Le 393**, de Villejuif Louis Aragon à Sucy Bonneuil, fréquence de 10 minutes en HP, de 15 minutes en HC. 11 400 voyageurs par jour.
- **Le 182**, de Mairie d'Ivry à Villeneuve Saint-Georges gare de triage, fréquence de 8 à 15 minutes en HP, de 20 minutes en HC. 10 500 voyageurs par jour.
- **Le 285**, de Villejuif Louis Aragon à Juvisy, fréquence de 7 minutes en HP, de 15 minutes en HC. 12 900 voyageurs par jour.
- **Le 185**, de Paris Porte d'Italie à Rungis MIN, fréquence de 8 minutes en HP, de 14 minutes en HC. 9 300 voyageurs par jour.

Circuler la nuit

Le RER C et la plupart des lignes de bus assurent un service jusqu'à minuit / une heure du matin, puis le « réseau noctilien » prend le relais. Trois lignes desservent Vitry :

- **Le N133**, de Paris gare de Lyon à gare de Juvisy ; desserte des deux gares RER de Vitry.
- **Le N31**, de Paris gare de Lyon à gare de Juvisy ; desserte de Vitry par la RD5 et arrêts de la ligne 183.
- **Le N22**, de Paris Châtelet à Rungis MIN ; desserte de Vitry par la RD7.

LES DÉPLACEMENTS DES VITRIOTS



La tendance observée est à une diminution graduelle des emplois sur Paris ; parallèlement à une augmentation constante des déplacements de banlieue à banlieue, d'où un besoin de transports est-ouest.

Les déplacements des salariés

Chaque jour, 25 000 personnes viennent travailler à Vitry.

Les voisins : 8,60 % depuis Paris, 3,50 % depuis Choisy-le-Roi, 3 % depuis Thiais, 2,80 % depuis Ivry et 2,20 % depuis Villejuif.

Attractivité : Les emplois offerts à Vitry concernent principalement 5 départements
Val-de-Marne : 62,40 %, Essonne : 10,50 %, Paris : 8,60 %, Hauts-de-Seine : 4,60 %, Val-d'Oise : 1,60 %.

Mais 60 % des salariés viennent travailler en voiture, ce qui confirme le besoin de compléter et de rendre plus performants les réseaux de transports est-ouest et nord-sud.

60% travaillent à Vitry, Ivry et Paris, d'où un flux sud-nord particulièrement important. 7700 d'entre eux (24% des actifs) travaillent à Vitry même.

50% utilisent les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail.



Handicap : assurer le droit effectif aux transports

Les transports collectifs doivent ou devront à brève échéance être accessibles à tous.

À ce jour, la gare du RER C des Ardoines ne dispose pas de facilités pour les personnes à mobilité réduite, alors que celle de Vitry-sur-Seine est accessible via ascenseurs et escalator.

Les bus sont équipés pour assurer la montée et la descente des personnes à mobilité réduite d'une palette escamotable au niveau de la porte médiane.

Le tramway T7 comportera un plancher de rame bas et des rampes d'accès en pente douce. Au sol, bandes texturées et traversées piétonnes seront aménagées.

Actuellement, 65% des arrêts de bus à Vitry sont aux normes d'accessibilité.

Sur la voie publique, d'importants travaux sont réalisés pour faciliter les déplacements et l'accessibilité :

- Déplacement du mobilier urbain
- Rehaussement de bordures de trottoir
- Protection anti-stationnement
- Aménagement de traversées piétonnes
- Pose de bande podotactiles pour aveugles et malvoyants
- Éclairage des abris voyageurs

Des transports collectifs en harmonie avec les « circulations douces »

Les Vitriots sont nombreux à se déplacer à pied et, l'usage de la bicyclette se développe pour toutes sortes de trajets, fonctionnels ou de promenade.

La proximité des quartiers et des zones d'activités favorise ces déplacements.

Le schéma des itinéraires cyclables de Vitry se réalise en harmonie avec celui du département du Val-de-Marne.

Parce que les utilisateurs des transports en commun sont avant tout des piétons, un effort tout particulier s'accomplit pour sécuriser les cheminements autour des arrêts de bus, afin d'empêcher les trop nombreux accidents qui se produisent en traversant les routes.

Chacune des deux gares RER dispose d'un parc à vélos qui permet aux voyageurs de déposer le leur avant de prendre le train, et les nouvelles stations : Centre-ville/Hôtel de ville et gare des Ardoines, en comporteront également.



RÉALISATIONS, CHANTIERS ET PROJETS 2010-2015



Parce que l'amélioration des transports collectifs participe tout à la fois...

- d'une réponse aux besoins de mobilité des Vitriots, de l'expression de leur droit à l'égalité au sein de la grande métropole parisienne ;
- de l'aménagement équilibré et du dynamisme de la ville ;
- d'un geste efficace pour le respect de l'environnement, les progrès en matière de pollution.

Parce que les Vitriots aspirent à ...

- des transports collectifs proches de chez eux, fréquents, fiables ;
- des parcours confortables et sereins.

...des actions concrètes

- sont en cours ou prévues pour apporter des réponses concrètes à ces différents besoins d'ici 2015 :
- arrivée du tramway T7 sur la RD 7 dès 2013 ;
 - modernisation et augmentation des fréquences du RER C ;
 - finalisation du site propre de la ligne 183 sur la RD 5 ;
 - desserte du Pont du Port-à-l'Anglais de la zone d'activités de Vitry par 2 lignes de bus ;
 - un bateau-bus actuellement en expérimentation.



RÉALISATIONS, CHANTIERS ET PROJETS 2010-2015



2013 : Le tramway T7 en service à Vitry

De nouvelles facilités de déplacement

Du métro Villejuif Louis Aragon à Athis-Mons, puis dans le futur à Juvisy, ce mode de transport écologique et performant desservira notamment la ligne 7 du métro, le centre commercial Belle Epine, le marché de Rungis, l'aéroport d'Orly.

Il sera connecté au RER C, au Trans Val-de-Marne, à Orlyval, ainsi qu'à une dizaine de lignes de bus.

C'est un succès collectif pour tous ceux qui depuis 1992 se sont investis pour imaginer, puis faire aboutir ce projet.

Le T7, Vecteur de développement et de requalification urbaine

Pour Vitry, le Tramway T7 va jouer un rôle essentiel à la croissance des activités, des emplois en desservant les ZAC de la RD7, Zac du Moulin-Vert, le pôle d'enseignement et de formation du domaine A. Chérioux, le pôle emplois Orly-Rungis en facilitant les déplacements des habitants des quartiers voisins et des nouveaux logements projetés.

Avec la première partie de la ligne, en 2013, ce sont :

- 65 000 personnes, habitants et salariés, à moins de 500 mètres du tramway ;
- 11,2 kilomètres de ligne en site propre ;
- 18 stations réparties sur 10 communes ;
- 9,7 millions de voyageurs prévus par an.

À Vitry :

- Deux stations concernent la ville
- École départementale (A. Chérioux)
- Petite Bretagne (place De Lattre de Tassigny)

L'atelier de maintenance du tram est situé sur Vitry, à la place des casses.

Prolongement de la ligne 132

À l'arrivée du tramway T7, la ligne de bus 132 sera prolongée de la Cité du Moulin-Vert au Tramway T7, sur la RD7.

L'amélioration des fréquences du RER C d'ici 2015

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France (le STIF) a acté en juillet 2009, le schéma directeur du RER C, fixant les améliorations sur les vingt prochaines années. À court terme, l'objectif est le doublement des fréquences du RER à Vitry-sur-Seine en heures de pointes. Coût de cette première phase : 70 millions d'euros.

Sa concrétisation doit tenir compte des intérêts réciproques des voyageurs empruntant la ligne C : concilier l'usage « métro » jusqu'à Choisy, et transport rapide pour les longs trajets au-delà, jusqu'aux gares de l'Essonne.



RÉALISATIONS, CHANTIERS ET PROJETS 2010-2015



Deux lignes de bus

Elles desserviront le Port-à-L'Anglais ainsi que le cœur de la zone d'activités des Ardoines.

- **Prolongement de la Ligne 217**, de l'actuel terminus Mairie d'Alfortville à la gare RER de Vitry-sur-Seine. Fréquences prévues 10 minutes en heures de pointes, 15 à 30 minutes en heures creuses. Horaires prévus : du lundi au samedi, de 6h à 21h.
- **Création de la ligne de bus « Sud »**, Mairie d'Alfortville à Choisy-le-Roi RER. Fréquences prévues 10 minutes en heures de pointes, 30 minutes en heures creuses. Horaires prévus : du lundi au samedi, de 6h à 21h.

Ligne 183 : achèvement de la mise en site propre

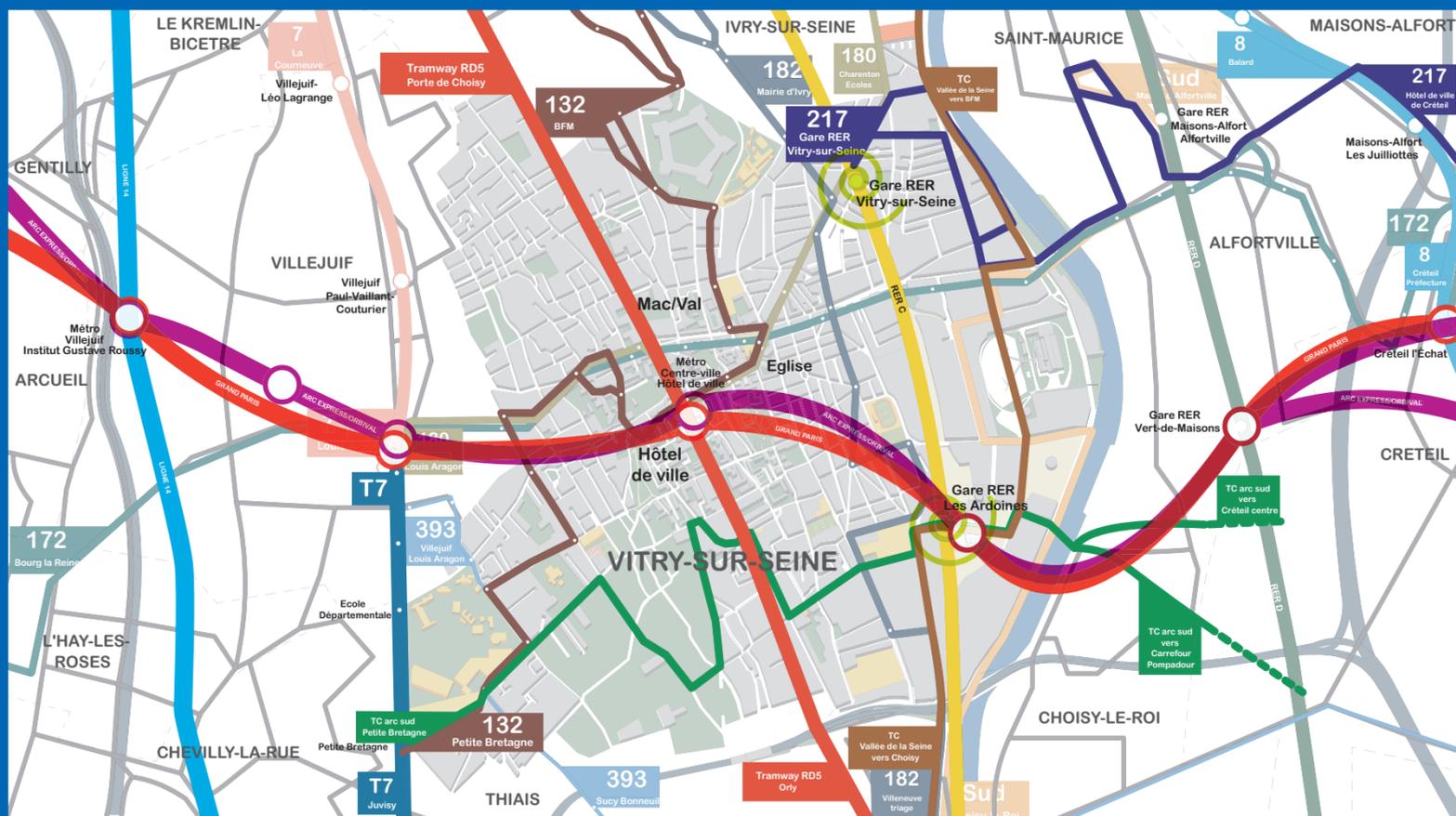
L'aménagement du site propre, sur la RD 5 dans la partie sud de Vitry, est accompagné par la Ville de réalisations de qualité (commerces, logements, espaces publics) afin de transformer le sud de la RD5, en un véritable quartier de la ville.

Un bateau-bus sur la Seine

Une expérimentation est en cours jusqu'à fin 2011 entre Maisons-Alfort et la gare d'Austerlitz à Paris. Si elle se révèle positive, une navette fluviale fonctionnera de Suresnes à l'embarcadere de Vitry – Port-à-L'Anglais, soit 26 kilomètres de navigation au total. Pour les Vitriots, cela mettrait le centre de Paris à une demi-heure environ, tout en empruntant un mode de transport particulièrement agréable.



A L'HORIZON 2020 : UNE DESSERTE COMPLÈTE ET PERFORMANTE



Les projets de transport à moyenne échéance devraient permettre de compléter le maillage du réseau et de continuer à améliorer la rapidité des déplacements.

Un tramway sur la RD5, en remplacement de la ligne 183

C'est le projet qui répond, tant à la grande fréquentation de la ligne 183 (57 000 voyageurs/jour, l'une des lignes de bus les plus fréquentées d'Ile-de-France) – qui frise à certaines heures la saturation – qu'aux attentes des voyageurs en termes de rapidité, de régularité et de confort.

Il permettra également de desservir convenablement les nouveaux espaces de bureaux et les logements qui viendront s'implanter le long de la RD5.

Alors qu'au sud de Vitry, le site propre sera terminé, il reste à préciser, notamment Porte de Choisy, les études et travaux à réaliser aux extrémités du boulevard qui réunit les cinq communes bordant la ligne (Ivry, Vitry, Thiais, Choisy et Orly).

Les crédits d'études techniques et urbaines de ce nouveau tramway sont déjà programmés.

De nouveaux transports en commun

L'amélioration des transports passera ainsi du nord-sud par le passage en mode tramway sur la RD 5 et la création d'une ligne de bus le long de la Seine, et d'est en ouest par la mise en place d'une nouvelle ligne de bus et le passage du métro en rocade (Arc Express ou métro du Grand Paris).

Vitry bénéficierait ainsi d'une offre de transports collectifs de grande qualité, ouvrant sur la région tout entière, permettant notamment de développer un pôle d'emploi d'envergure métropolitaine autour des Ardoines et de faciliter l'accès aux secteurs d'habitat et aux grands équipements dont bénéficie la ville.

La gare des Ardoines et la station Centre ville – Hôtel-de-ville, doivent devenir de véritables pôles d'interconnexion entre différents modes de transports.

Cela devra s'accompagner au plus vite d'une tarification simplifiée, accessible financièrement, qui permette d'user de chaque transport, train, RER, métro, tram, bus, bateau-bus avec le même titre de transport d'un bout à l'autre du trajet.



À L'HORIZON 2020 : UNE DESSERTE COMPLÈTE ET PERFORMANTE



Deuxième phase de modernisation du RER C (2017-2020) :

« Métroïsation » du RER jusqu'aux gares de Vitry, pour atteindre 16 trains par heure.

Deux bus pour desservir la zone d'activités.

Vitry accueille de nombreuses activités. Des entreprises de renommée mondiale y sont implantées, telle que Sanofi-Aventis – un pôle dans le domaine des biotechnologies est en voie de constitution – Air Liquide, le Centre d'essais de la Snct, Edf...

Avec le projet de développement économique que la Ville de Vitry-sur-Seine porte en partenariat avec l'Établissement Public Orly-Rungis-Seine Amont, dans le cadre de l'Opération d'intérêt national autour des Ardoines, il s'agit d'accompagner le développement des entreprises en place, de favoriser l'arrivée de nouvelles entreprises, avec par voie de conséquence la création de nombreux emplois.



L'amélioration des transports est primordiale pour conforter cet essor.

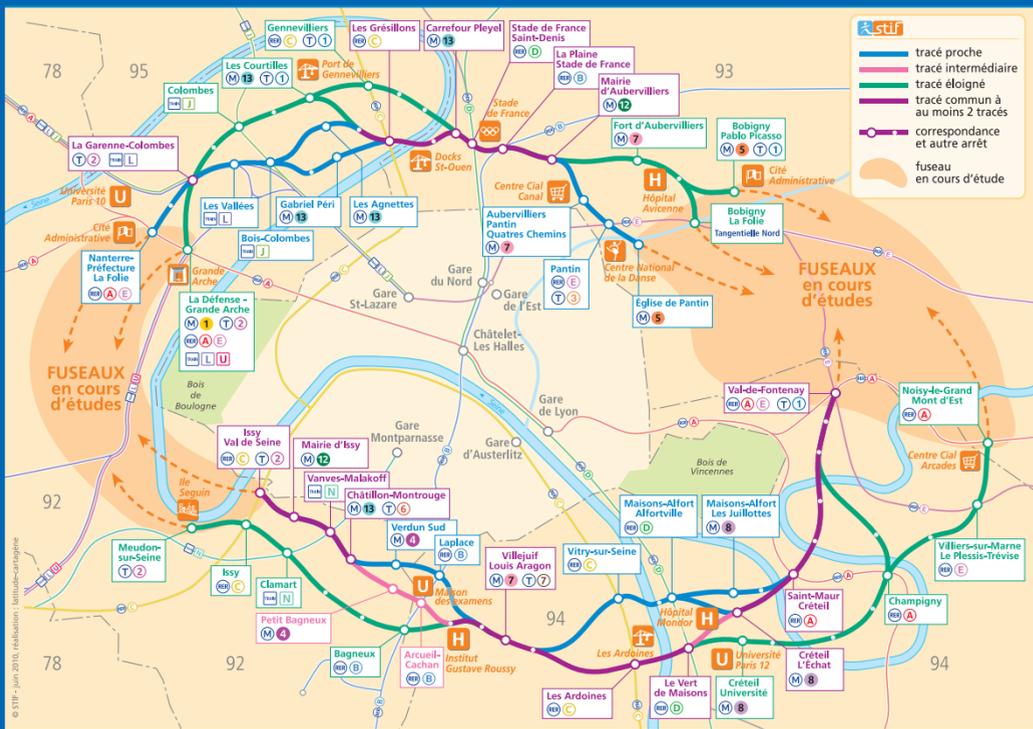
La ligne « Vallée-de-Seine » Nord-Sud.

Le projet est de créer une ligne de bus depuis la Bibliothèque François Mitterrand à Paris, jusqu'à la gare RER de Choisy-le-Roi, avec un tracé entre la Seine et la voie ferrée du RER C.

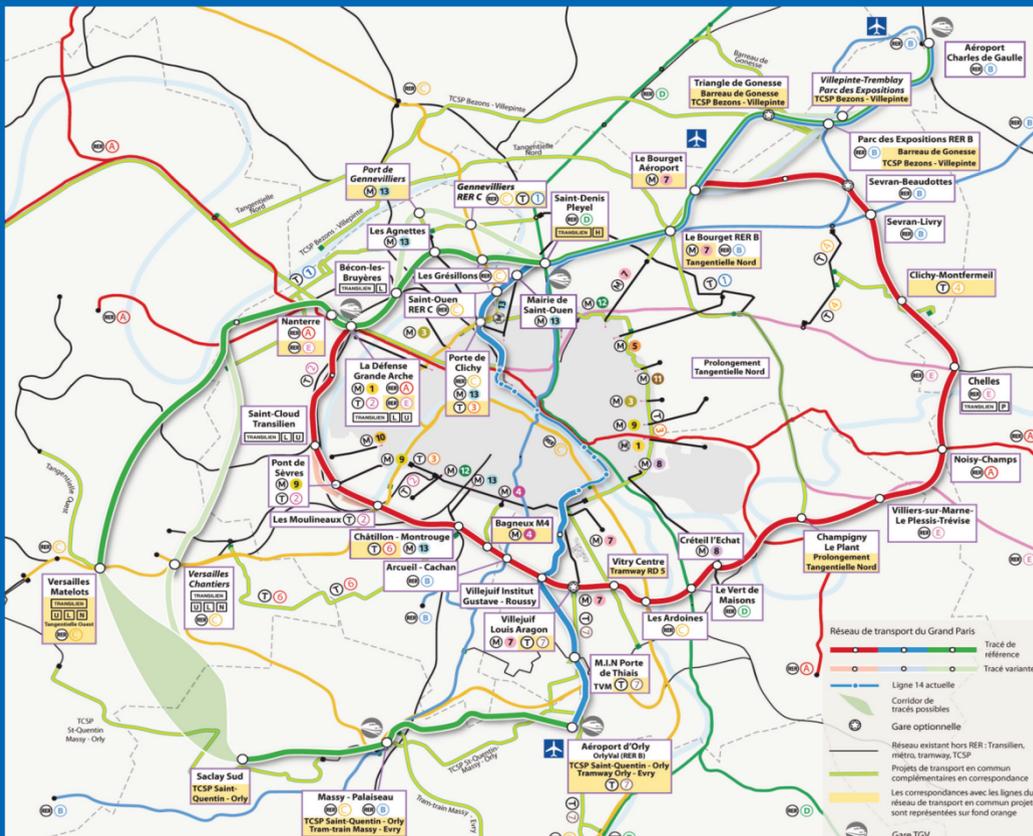
La ligne de bus Arc-Sud, est-ouest

complètera le maillage de la zone d'activités et des quartiers proches. À l'Ouest depuis la RD 7 et son tramway, le passage au travers du Parc des Lilas permettra de rejoindre le site propre de la RD 5. À l'Est, avec la construction d'un nouveau pont sur les voies ferrées et d'un autre sur la Seine, elle rejoindra le RER D.

UN MÉTRO, DEUX PROJETS : ARC EXPRES ET MÉTRO DU GRAND PARIS, UN TRACÉ COMMUN DANS LE VAL-DE-MARNE



Tracés des deux projets de métro : Arc Express et société du Grand Paris



Orbival en détails

Le projet Orbival est la partie de rocade, en Val-de-Marne, des deux projets Arc Express et métro de la société du Grand Paris.

Acquis dans ses grandes lignes, Orbival est le moyen de transport indispensable, destiné à faciliter les déplacements de la population du Val-de-Marne. C'est également un formidable levier de développement pour le département et les communes concernées, pour l'aménagement et les synergies entre les pôles d'activités principaux : Orly-Rungis, Seine-Amont, Arcueil-Villejuif. Emplois, logements, aménagement, fonctionnement harmonieux de la ville... tout en dépend.

C'est pourquoi le tracé d'Orbival réunit l'adhésion totale des populations avec la force des 50 000 soutiens à l'Association Orbival et au projet, l'unanimité des élus pour un démarrage rapide en Val-de-Marne.

Les besoins de déplacements de banlieue à banlieue sont perçus par tous comme une nécessité et une priorité. Le mode métro semble aussi le mieux adapté. Aujourd'hui, deux projets différents de métro rapide automatisé de banlieue à banlieue sont à l'étude : Arc Express et le Projet de métro du Grand Paris. Ils vont faire l'objet d'une consultation simultanée : le Débat public.

13 stations, 1 métro toutes les 90 secondes, 30 minutes pour traverser le Val-de-Marne, 300 000 voyageurs par jour



DEUX PROJETS DE MÉTRO EN DÉBAT



Les Vitriots attendent depuis des années des moyens de transport proches de chez eux, fréquents, fiables, confortables afin d'aller travailler, étudier, se déplacer, sans être contraints de passer par le centre de Paris. Compte tenu du nombre de voyageurs à transporter et des distances à parcourir, la réalisation d'un métro semble la meilleure solution. Deux projets de métro sont en débat.

Arc Express

Porté par la Région Ile-de-France, avec comme maître d'ouvrage le STIF (Syndicat des transports en Ile-de-France), Arc Express est un métro de 60 km autour de Paris, en interconnexion avec tous les grands axes existants. Il vise à :

- relier les grands pôles économiques et d'habitat de la petite couronne ;
- offrir des gains de temps importants pour les trajets banlieue à banlieue allant jusqu'à plus de 20 minutes ;
- desservir des quartiers enclavés ;
- désengorger le réseau de transports en commun, notamment les lignes radiales ;
- permettre un report modal de la voiture vers les transports collectifs de l'ordre de 15 % ;
- améliorer la qualité de l'environnement des franciliens et la protection de l'environnement ;
- accélérer le développement économique, favoriser l'émergence de nouveaux projets aux abords des stations.

Le Projet de métro du Grand Paris

La Société du Grand Paris est un établissement public créé par la loi du 3 juin 2010 ayant pour objectif la mise en œuvre des nouvelles grandes infrastructures de transport pour répondre aux besoins du Grand Paris : le réseau de métro automatique «Le Grand Huit».

Porté par société du Grand Paris, ce métro de 165 km, présente un tracé en double boucle, permettant de desservir à la fois le cœur de l'agglomération et les territoires de proche et moyenne couronnes. Son objectif est à la fois de proposer des liaisons est-ouest en petite couronne mais aussi d'assurer une liaison performante entre les aéroports, la Défense, les pôles de recherche et d'enseignement franciliens (Plateau de Saclay), dans une logique de positionnement de l'agglomération parisienne à l'échelle européenne et mondiale.

Le Projet de métro du Grand Paris se découpe en trois lignes :

- **La ligne rouge**, d'une longueur totale de 60 km, liaison circulaire qui reprend à 80% le tracé d'Arc express, avec pour Vitry la réalisation des deux gares.
- **La ligne bleue**, d'une longueur totale de 50 km : ligne 14 prolongée au nord jusqu'à l'aéroport de Roissy et au sud à celui d'Orly, passant par Villejuif Gustave-Roussy (à 10 mn du centre de Vitry)
- **La ligne verte**, d'une longueur totale de 75 km, liaison circulaire ouest, aéroport de Roissy CDG, la Défense, Versailles, Saclay, Massy, Orly.

COMPARAISON EN QUELQUES CHIFFRES

	ARC EXPRESS	GRAND PARIS
Nombre de stations	40 stations distantes de 1 à 1,5 km.	40 stations distantes de 3 à 4 km.
Nombre de km	60 km 1 ligne de rocade desservant les quartiers d'emplois et d'habitations en première couronne et améliorant les trajets de banlieue à banlieue.	165 km - 1 ligne de rocade similaire à 80% au tracé d'Arc Express - 1 ligne rapide reliant les aéroports Roissy à Orly en traversant Paris (ligne 14) - 1 ligne reliant notamment les opérations d'intérêt national entre elles
Vitesse	40 km/h arrêts compris	60 km/h
Mise en service	2017	2023
Coût	6 milliard d'€	22.7 milliard d'€



La station Centre-ville – Hôtel de ville : une réponse aux besoins existants

Située en plein centre-ville, sur la RD5, à proximité de l'Hôtel-de-ville, la nouvelle gare du métro rocade permettra la connexion avec le tramway de Paris à Choisy, mais aussi avec les bus et les pistes cyclables qui se croisent.

Une station dans un centre ville animé

Elle se situera au cœur d'un quartier très peuplé. La circulation y est intense. 10 000 personnes descendent et montent chaque jour des bus.

Bibliothèque, théâtre, cinémas, musée MAC/VAL, La Poste, mairie, commerces sont à proximité.

Une gare souterraine

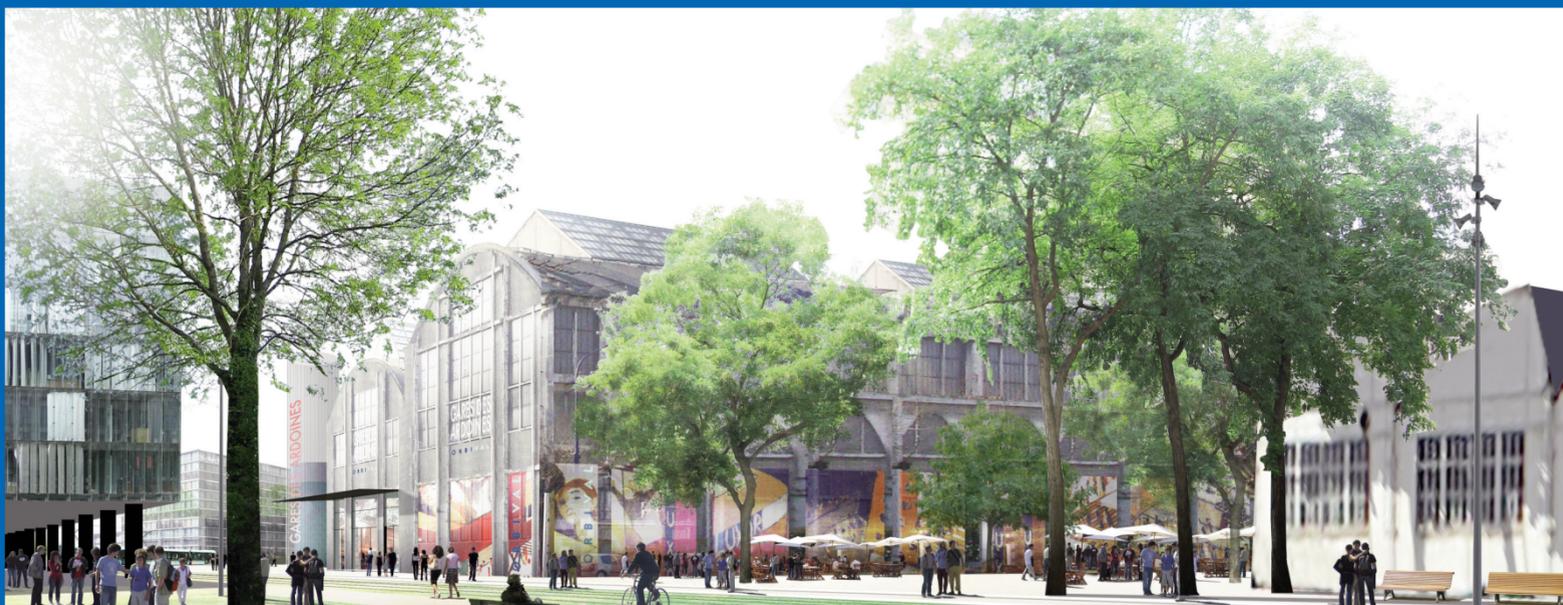
À 16 m de profondeur sous l'avenue, une station située entre l'hôtel de ville et le Mac/Val, avec ascenseur, escalators et escaliers, communiqueront avec la station de tramway en surface.

Requalification urbaine

Le long de la RD 5, une requalification urbaine est poursuivie, permettant la création de logements, l'implantation de nouvelles surfaces commerciales, d'activités et de services.



GARE DES ARDOINES : CŒUR DU DÉVELOPPEMENT



Un site au fort potentiel

Entre la Seine, la A86 et la voie ferrée du RER C, la zone des Ardoines accueille plus de 400 entreprises et 9 000 emplois notamment dans les domaines de l'énergie, la santé, la logistique...

La future gare, pivot du projet urbain d'intérêt national

Le site va connaître prochainement une profonde mutation : conduit par l'Etablissement public EPA ORSA, un important projet urbain est envisagé autour de la gare des Ardoines, permettant de proposer de nouveaux emplois, un nouveau quartier vivant et animé.

Concernant plus particulièrement le développement économique, un pôle de recherche et de production biotechnologique est, par exemple, en projet.

La gare offrira également ses services aux Vitriotes et Vitriots, aux usagers des commerces et équipements à venir dans ces quartiers en reconfiguration.

Un pôle de correspondance majeur

Pour Vitry, mais aussi à l'échelle de la métropole francilienne.

Métro rapide en rocade, quadruplement de la fréquence du RER C, création de 2 nouvelles lignes de bus, nord-sud « Vallée de Seine » et est-ouest « Arc sud ».

Pour réussir la mise en correspondance de ces différents modes de transport, la grande halle SNCF désaffectée serait transformée en future station connectant les divers modes de transport se rejoignant aux Ardoines.

Un lieu de vie autant qu'un lieu de passage

Lieu de vie animée, comme le sont les grandes gares parisiennes, avec toutes sortes de services, voir d'équipements, de commerces et de bureaux.

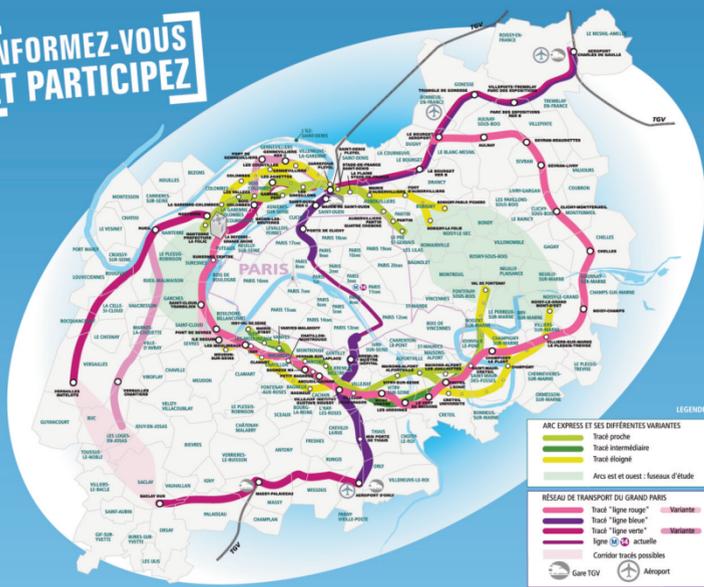
La gare des Ardoines illustrera une conception de la ville, qui conjugue bien-être des habitants, dynamisme économique et développement durable.

LE MÉTRO EN ROCADE SOUMIS AU DÉBAT PUBLIC

30 SEPTEMBRE 2010 > 31 JANVIER 2011

DEUX DÉBATS PUBLICS sur les projets de transports publics en Ile-de-France : « Réseau de transport public du Grand Paris » et « Arc Express »

INFORMEZ-VOUS
ET PARTICIPEZ



RÉSEAU
DE TRANSPORT PUBLIC
DU GRAND PARIS

www.debatpublic-reseau-GrandParis.org

ARC EXPRESS
MÉTRO
DE ROCADE

www.debatpublic-arcexpress.org

endp

Commission nationale
au débat public
Réseau de transport
public du Grand Paris

Flashcodez

l'actualité des débats

Pour découvrir ce flashcode : téléchargez gratuitement l'application mobiletag sur m.mobiletag.com, sur le store de votre mobile ou en envoyant tag au 30130.



endp

Commission nationale
au débat public
Arc Express



Les deux projets de métro rapide en rocade, Arc Express et Projet de métro du Grand Paris, vont être soumis au Débat public qui durera quatre mois, d'octobre 2010 à janvier 2011.

Si Arc Express porte exactement la même logique qu'Orbival quant à la distance entre stations, et donc en nombre de gares, la logique portée par le Projet de métro du Grand Paris laisse entrevoir des distances entre stations plus élevées, privilégiant la rapidité du trajet sur la densité des arrêts à la disposition des habitants et des salariés.

La rocade Orbival est partie intégrante des deux projets, et le tracé de la ligne rouge du Projet de métro du Grand Paris rejoint à 80 % sur le territoire val-de-marnais celui d'Orbival. La différence se situe à l'est : vers Val-de-Fontenay pour la proposition initiale de l'Association Orbival, vers Marne-la-Vallée pour l'option retenue par le Projet du Grand Paris.

Liaison est-ouest de banlieue à banlieue en commun

Outre les liaisons de banlieue à banlieue que proposent à la fois les deux projets au sein de la petite couronne, favorisant les interconnexions avec les lignes nord-sud de métro, RER et tramway, le Projet de métro du Grand Paris propose par ailleurs de relier les grands pôles de compétitivité de l'agglomération, pour positionner Paris dans une logique d'attractivité européenne et mondiale.

Les aéroports d'Orly et de Roissy seraient alors très rapidement accessibles pour les Vitriots à partir de Villejuif.

Le tracé proposé par les deux projets est identique dans la traversée de Vitry.

Tous deux valident la réalisation des deux gares de Vitry, Centre ville-Hôtel de ville et Les Ardoines, ainsi que l'importance régionale stratégique de la zone des Ardoines.

Le tracé envisagé sur Vitry par les deux projets et les deux gares proposées sont bien conformes à l'intérêt de notre localité.

vitry-sur-seine





DONNER SON AVIS : PARTICIPER AU DÉBAT PUBLIC



Une consultation est organisée, dans le cadre de la procédure dite du « Débat public ».

Qu'appelle-t-on Débat public ?

Depuis 1995, la loi fait obligation de consulter le public et les associations en amont des grandes décisions d'aménagement. C'est la consultation Débat public, qui doit se dérouler sur une période de 4 mois, voire 6 mois lorsque nécessaire.

Qui l'organise ?

La Commission nationale du Débat public (CNDP) est l'institution créée à cet effet.

Elle décide après avis des ministres concernés de l'opportunité d'une consultation. Elle garantit l'objectivité et la qualité du Débat public et veille aux modalités de son organisation.

La consultation

La Commission CNDP a décidé d'organiser un Débat public portant sur « l'opportunité, les objectifs et les principales caractéristiques du projet de réseau de transport public du Grand Paris », et du projet Arc Express, porté par la région et le STIF.

Les deux dossiers

Objectifs et caractéristiques des 2 projets, enjeux franciliens et à l'international, estimation des financements, prévisions de trafics, incidences sur l'aménagement du territoire, conséquences sur l'environnement, ont donc été mis en consultation conjointement auprès du public, un mois avant le début du Débat public, qui s'est engagé le 30 septembre.

À compter de la publication des dossiers respectifs, la Région, le STIF, les départements, communes et établissements publics, l'association des maires d'IDF, le syndicat Paris Métropole, l'atelier du Grand Paris, disposent d'un délai de quatre mois pour faire connaître leur avis à la Commission nationale du Débat public.

À Vitry en novembre

À l'instar des élus, le public est associé au processus de consultation. Une ou deux réunions « Débat public » se tiendront à Vitry en novembre.

C'est l'affaire de chacun d'aller donner son opinion et de s'investir pour obtenir les transports de qualité espérés.

Il s'agira d'être nombreux à donner son avis, pour garantir la réalisation des projets de Vitry :

- Valider un tracé du métro en rocade ;
- Obtenir rapidement les financements qui vont permettre d'engager sans tarder une réalisation dont les Vitriots, comme les autres habitants de la région, ont tant besoin ;
- Soutenir l'édification des deux gares projetées à Vitry.