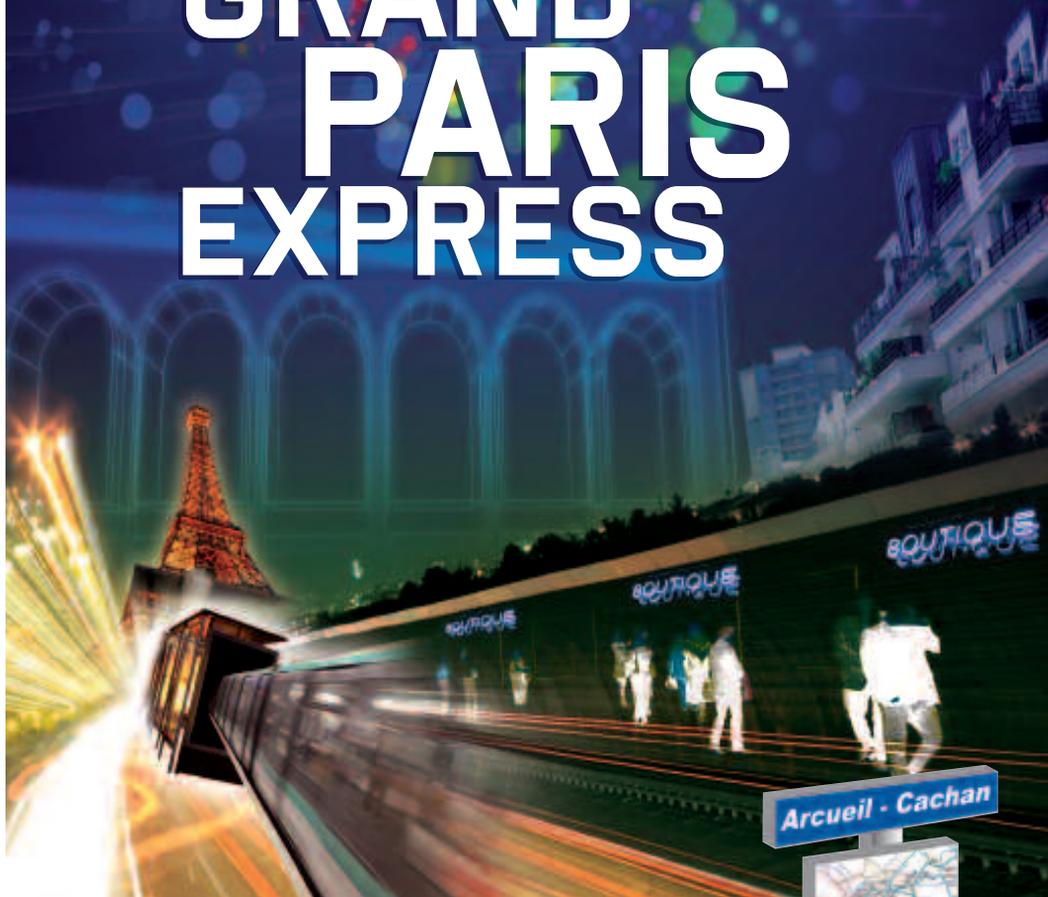


CAHIER N°1

CACHAN DANS LE GRAND PARIS EXPRESS

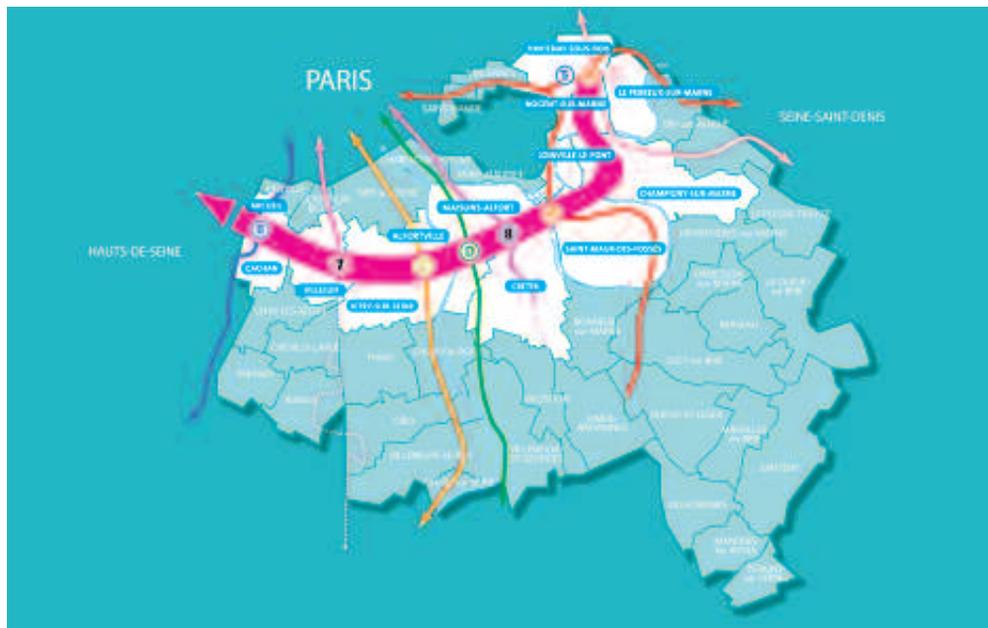


SUPPLÉMENT DU MAGAZINE MUNICIPAL



DANS LE
GRAND PARIS EXPRESS

Un projet dans la ville pour les habitants



ORBIVAL, UN TEMPS D'AVANCE !

En 2006, la Ville de Cachan s'engage dans la création de l'association Orbival. Avec le Conseil Général du Val-de-Marne et de nombreuses collectivités, Cachan développe et porte ce projet intitulé «un métro pour la banlieue», qui entend répondre au besoin de se déplacer rapidement de ville à ville, sans passer par Paris.

L'objectif d'Orbival est triplement ambitieux : il apporte de nouvelles solutions sur le plan des transports, il propose une réponse écologique et il construit les bases d'un développement économique du territoire, et cela dans un consensus affirmé de tous les élus locaux.

En janvier 2011, l'Etat et la Région actent le tracé du projet de métro automatique en rocade autour de Paris, baptisé «Grand Paris Express». Ce tracé est la fusion de la proposition portée par la Région et de celle conçue par l'Etat. Il fait suite à deux débats publics, auxquels plus de 20 000 personnes ont pris part, et dont une réunion s'est déroulée au Théâtre de Cachan Jacques-Carot.

Le Grand Paris Express reconnaît le travail effectué par Orbival, puisqu'il reprend l'ensemble de son tracé. Grâce au temps d'avance pris par Orbival, c'est dans le Val-de-Marne que débiteront les premiers travaux de construction.



LE GRAND PARIS EXPRESS, UN PROJET GLOBAL DE DÉVELOPPEMENT



«Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national (...) et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale».
(art. 1 de la loi relative au «Grand Paris», 3 juin 2010)

UNE GOUVERNANCE ADAPTÉE

La société du Grand Paris associe tous les acteurs concernés par la conception et la mise en œuvre du projet. Trois organes participent à sa gouvernance :

- un directoire en charge du pilotage opérationnel de la Société du Grand Paris, animé par le préfet Guyot.
- Un Conseil de Surveillance qui contrôle et valide les orientations générales de la Société du Grand Paris. Il est composé de 21 membres parmi lesquels siègent les présidents de tous les conseils généraux d'Ile-de-France, le Président de la région et un représentant des maires d'Ile-de-France. Il est présidé par André Santini.
- Un comité stratégique associant les maires de toutes les communes traversées par



©SOP/Sebastien Champoux

l'infrastructure, les EPCI, des représentants des deux assemblées, des chambres consulaires régionales et les communes signataires d'un Contrat de développement territorial. Jean-Yves le Bouillonnet le préside.

Les caractéristiques du réseau

LE GRAND PARIS EXPRESS

Le projet du Grand Paris Express comprend un réseau de 166 kilomètres desservant 57 gares. Avec la ligne orange, le réseau s'étendrait à 200 kilomètres et 72 gares.

Le métro du Grand Paris, c'est :

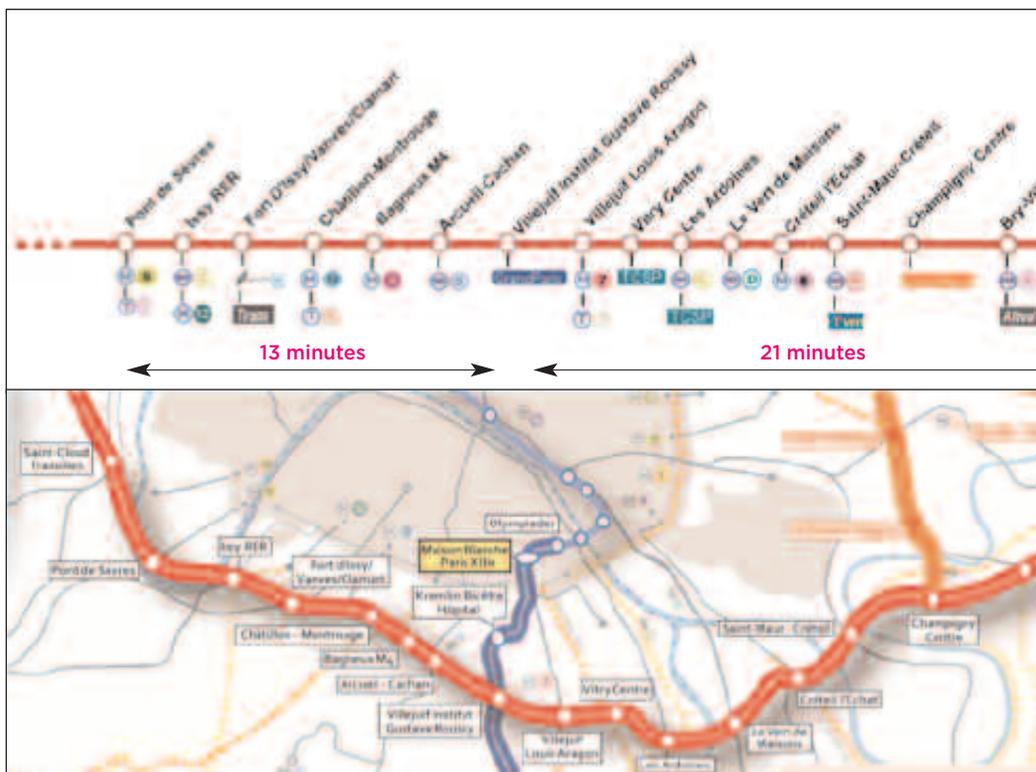
- Des correspondances avec les lignes existantes (tram, métro, transilien, RER...)
- 34 gares en correspondance avec des modes lourds (réseaux ferrés et métro)

- Une connexion avec les aéroports de Roissy, le Bourget et Orly
- Une connexion avec les gares TGV

C'est aussi :

- Des trains d'environ 1 000 voyageurs en capacité maximale et une capacité adaptée sur la ligne verte.
- un train toutes les deux minutes et une vitesse commerciale de 55 km/h

LE TRONÇON «NOISY-CHAMPS - PONT DE SÈVRES»





Le total des investissements à effectuer par la Société du Grand Paris avant 2025 pour la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris se monte à

17,5 milliards d'euros, dont 4,2 milliards consacrés au tronçon Pont de Sèvres- Noisy Champs (33 kms, 16 gares).

.....

LE PLAN DE FINANCEMENT

La taxe locale sur les bureaux :

156 millions d'€ en 2011, plus de 250 M€/an en régime de croisière

Et aussi :

la redevance d'usage des infrastructures, les recettes complémentaires et l'emprunt.

La taxe spéciale d'équipement :

117 millions d'€/an

L'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau assise sur les matériels roulants du métro

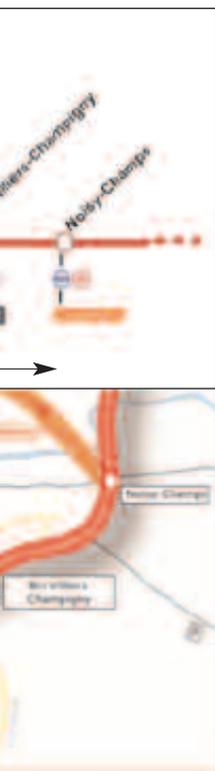
60 millions d'€/an

La dotation en capital de l'État :

4 milliards d'€ à partir de 2014

Les contributions de la région et des départements :

900 millions d'€



LA GARE D'ARCEUIL-CACHAN

Le choix d'implantation de la gare respecte plusieurs objectifs :

- assurer une connexion avec le RER B ;
- comme toute gare du Grand Paris, elle doit également « devenir un lieu structurant et contribuer au développement d'une ville compacte, mixte et durable ». La station souterraine aura la forme d'une « boîte » de 120 mètres de long et située à 26 mètres environ de profondeur, sous la place du marché Carnot.

Le 22 décembre, le Comité de Pilotage du projet, animé par les deux maires d'Arcueil et de Cachan, a validé le tracé vert du tronçon. Il tient compte de la topographie de la station située au pied de l'hôpital Gustave Roussy.

.....

LES SONDAGES DU FUTUR MÉTRO

La Société du Grand Paris a mandaté les sociétés Technosol et Etudes et recherches géotechniques pour réaliser des sondages géologiques.

Cette phase d'études préliminaires vise à affiner la position des tunnels et des volumes souterrains de la future gare. A Cachan, Les forages sont effectués rues Gallieni, Guichard, de la Coopérative, Félix Choplin, Villa Roger et dans les avenues Aristide Briand, Léon Eyrolles et Carnot.

LE TRAVAIL DE LA SGP AVEC LES COLLECTIVITÉS

Un Comité de Pilotage :

La Société du Grand Paris constitue un comité de pilotage composé des élus du territoire et des grands partenaires du projet. Il se réunit à chaque grande étape d'avancement des projets de gares.

Un Comité technique :

Le comité technique permet le suivi des études menées par la SGP. Il est organisé périodiquement entre les Comités de Pilotage.

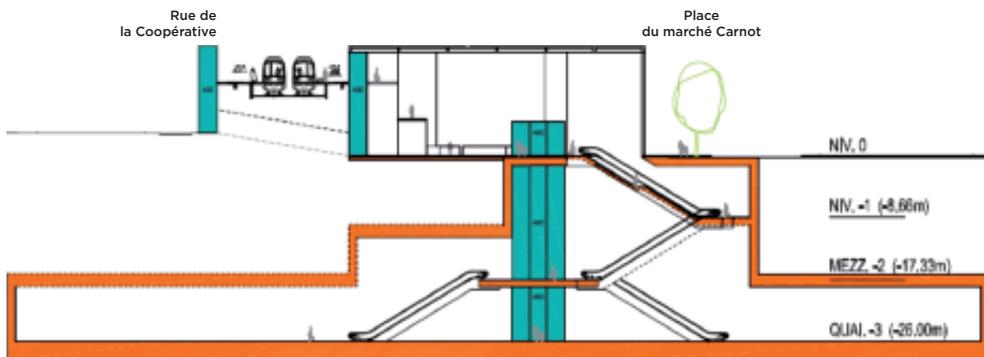
Des réunions spécifiques

sont organisées afin d'échanger des données sur les différentes problématiques posées par le projet (Urbanisme, Foncier, etc...).





L'IMPLANTATION DE LA GARE



COUPE LONGITUDINALE AA

UNE NOUVELLE GÉNÉRATION DE GARES

La future gare Arcueil-Cachan s'inscrit dans cette nouvelle génération de gares à la fois plus **fonctionnelles et efficaces**.

Offrant une meilleure accessibilité à tous les usagers et notamment aux personnes handicapées, elle sera aisément repérable dans l'espace urbain et disposera d'un hall ouvert regroupant l'ensemble des services liés aux transports (accueil, information, vente).

Comme toutes les gares qui accueilleront le passage du métro du Grand Paris, elle sera connectée aux autres lignes de transport en commun mais aussi plus accessible aux autres modes de déplacements, cycles et piétons.

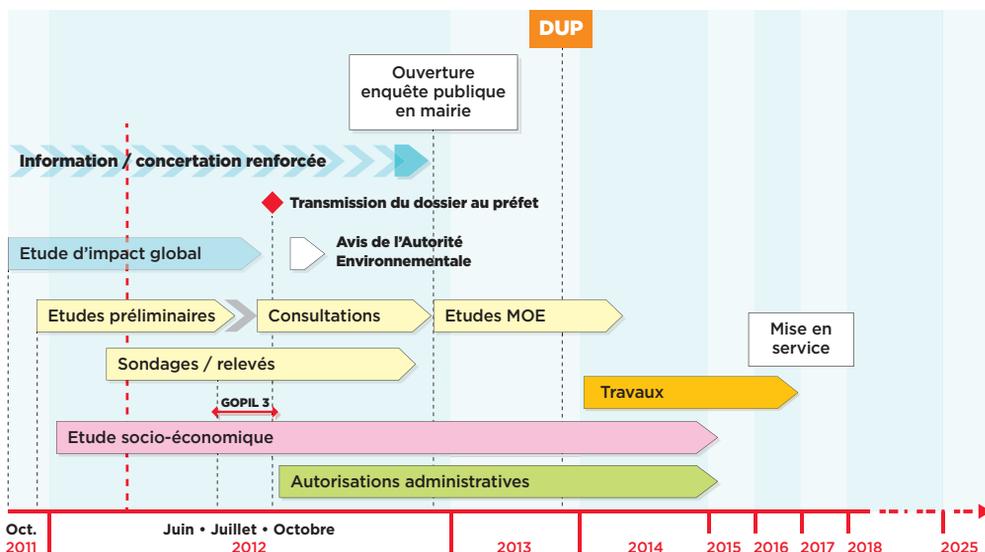
Elle bénéficiera également des avancées des technologies de l'information et de la communication par un accès aux différents services numériques (internet mobile haut débit, relais e-commerce, etc.).

Enfin, cette nouvelle génération de gare est conçue pour constituer **un lieu de vie ouvert sur la ville**, doté de commerce et accueillant des animations culturelles.

Sa bonne insertion dans un espace urbain plus dense et mieux structuré, où coexistent activités économiques, logements et espaces de loisirs, est l'une des clés du développement durable de notre territoire.

Ensemble, un quartier à inventer

LE CALENDRIER



Du mois de juillet jusqu'à la fin de l'année 2012, la phase des études d'impact et techniques sera suivie de l'avis de l'Autorité environnementale et de la concertation préalable à l'ouverture de la première enquête publique.

Une fois cette dernière achevée et la déclaration d'utilité publique prononcée, le chantier pourra débuter fin 2013 pour une mise en service du tronçon «Noisy-Champs-Pont de Sèvres» en 2018.

LA DÉMARCHE MUNICIPALE DU PROJET

L'aménagement du quartier de la gare permet d'envisager :

- La création d'un pôle et la requalification des espaces publics ;
- Une architecture contemporaine combinée à une architecture plus classique de l'avenue Carnot pour atténuer la transition avec l'environnement urbain existant ;
- La création de commerces en rez-de-chaussée des immeubles tertiaires, le renforcement de l'activité commerciale le long de l'avenue Carnot ;
- La relocalisation du marché aux comestibles ;
- L'augmentation de l'offre de stationnement public.



L'INFORMATION DES HABITANTS / ÉCHANGES & CONCERTATION SUR LE PROJET

Un dispositif d'information sera pleinement opérationnel dans les semaines à venir. Le magazine municipal continuera de rendre compte de l'avancée du projet, tandis que le site internet de la Ville assurera en temps réel la diffusion des informations : www.ville-cachan.fr/GPE

À l'angle de la rue de la Coopérative et de l'avenue Carnot, une maison du projet, espace dédié à l'information, à la diffusion de documents et aux petites réunions, va bientôt être ouverte au public.

Chaque grande étape du projet donnera lieu à une réunion publique ouverte à tous. Les comités de quartier seront également sollicités pour informer et échanger sur ce sujet. Avec les riverains de la gare, des réunions particulières seront mises en place.

Les commerçants du secteur seront réunis pour concerter sur les stratégies de développement commercial, et ceux du marché en particulier sur la réimplantation de celui-ci.



Comité de quartier ouest nord. Février 2012.



Réunion publique. Mars 2011.



Réunion publique. Mars 2012.

RER B : améliorer l'existant pour préparer l'avenir



L'interconnexion RER B-Grand Paris Express à la gare Arcueil-Cachan améliorera considérablement l'offre de transport public dans notre ville. Avec deux gares du RER B sur le territoire de la commune (Arcueil-Cachan et Bagneux-Pont Royal), la ville de Cachan est bien desservie par cette ligne. Elle permet d'arriver en quinze minutes au cœur de Paris à la station Châtelet-Les Halles, de rejoindre rapidement la gare TGV de Massy et la station d'Antony (en interconnexion avec la navette pour l'aéroport d'Orly). Pour notre territoire, le RER B joue un rôle

décisif, desservant les populations des 7 communes de l'agglomération, soit près de 200 000 habitants et 3 400 entreprises.

UNE QUALITÉ DU SERVICE QUI POSE QUESTION

La ligne est fréquentée par 870 000 voyageurs par jour, la progression du trafic étant de 3% par an. Dans le même temps, le pourcentage de trains à l'heure, sur la branche Robinson, est inférieur à 70% et globalement, le RER B Sud a le taux de régularité le plus bas de toutes les lignes RER.



Des améliorations ont été engagées à la demande du STIF et principalement de la Région Ile-de-France : optimisation de la gestion des voies gare du Nord, gestion commune RATP-SNCF des incidents, amélioration de l'information des voyageurs, mise en place d'un centre de supervision unique, modernisation des rames, requalification des voies et quais au nord (Gare du Nord à Mitry-Mory). Pour autant, de nombreux voyageurs subissent les conséquences personnelles et professionnelles d'une dégradation régulière de la qualité du service.

UNE MOBILISATION CONTINUE

La Ville de Cachan continue de se mobiliser pour que le RER B soit réellement un moyen de transport efficace et agréable.

■ Cachan est membre fondateur de l'Association des Villes du RER B Sud, créée en 2010 pour que la remise à niveau des infrastructures soit une priorité pour l'Etat, la Région, la SNCF, Réseau ferré de France et la RATP.

■ Lors de sa séance du 13 octobre 2011, le Conseil municipal de Cachan a voté à l'unanimité un vœu demandant à la RATP la prise de mesures concrètes et immédiates pour assurer un fonctionnement normal de la ligne du RER B Sud.

■ La commission d'enquête parlementaire du RER a rendu son rapport le 7 mars dernier, dans lequel les députés formulent 30 propositions applicables immédiatement pour améliorer régularité et confort.

Il faut enfin savoir que le STIF a engagé une étude, pour un montant de 1,3 million d'euros, sur le doublement du tunnel reliant la Gare du Nord à Châtelet. Ce tunnel contraint les RER B et D à alterner leurs passages, et représente donc un véritable goulet d'étranglement. Cette étude doit être réalisée avant la fin de l'année 2012.

La municipalité dénonce les dysfonctionnements du RER B sud



LE 13 OCTOBRE 2011
CACHAN

DEPARTEMENT DU :
VAL-DE-MARNE

ARRONDISSEMENT DE
L'HAY-LES-ROSES

REPUBLIQUE FRANCAISE
LIBERTE - EGALITE - FRATERNITE
EXTRAIT DU REGISTRE DES
Délibérations du Conseil Municipal
SEANCE DU 13 OCTOBRE 2011

L'an deux mille onze, le treize octobre,
les membres du Conseil Municipal, convoqués par le Maire
le quatre octobre, se sont réunis à l'Hôtel de Ville.

LE CONSEIL MUNICIPAL,

ouï l'exposé de monsieur le Maire,

CONSIDERANT la dégradation du service sur la ligne B du RER et en particulier des dessertes des stations ARCUEIL-CACHAN et BAGNEUX-PONT ROYAL, préjudiciable aux habitants de la commune et des villes voisines, ainsi qu'aux salariés et publics scolaires et universitaires nombreux,

Après en avoir délibéré,

A l'unanimité

ARTICLE 1 : Demande à la RATP la prise de mesures concrètes et immédiates pour assurer un fonctionnement normal de la ligne du RER B Sud et en particulier de la desserte des stations ARCUEIL-CACHAN, BAGNEUX-PONT-ROYAL, ainsi qu'une meilleure information aux voyageurs.

ARTICLE 2 : Demande au STIF de renforcer sa vigilance vis-à-vis des opérations RATP et SNCF, à travers sa politique de bonachetage afin que la régularité contractuelle soit atteinte.

ARTICLE 3 : Souligne la démarche du STIF d'engager un schéma directeur RER B comme cela a été réalisé sur la partie nord.

ARTICLE 4 : Demande à la Région Ile-de-France, dans le cadre du plan de mobilisation pour les transports, outil majeur du quotidien et du devenir de notre région, d'assurer une réelle modernisation des matériels et des infrastructures.

Le Maire

Ce projet est le vôtre !



MAISON DU PROJET

La future Maison du Projet sera implantée à l'angle de l'avenue Carnot et de la rue de la Coopérative.

Ce projet est le vôtre, exprimez-vous ! :

notremetro@ville-cachan.fr

www.ville-cachan.fr/GPE