

# CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

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

Janvier 2011

## CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE PARIS VAL-DE-MARNE



Chambre de commerce  
et d'industrie de Paris  
Val-de-Marne

La Chambre de commerce et d'industrie de Paris Val-de-Marne est un établissement public au service des entreprises. Elle accompagne leur développement, offre un accès direct à l'information réglementaire et aux formalités administratives. Elle favorise également l'attractivité du territoire en créant les conditions optimales pour l'implantation et le développement d'entreprises. Enfin, la CCIP Val-de-Marne représente les intérêts des entreprises de tous les secteurs et de toutes les tailles auprès des pouvoirs publics.

Dans le cadre de cette mission et en cohérence avec la vision métropolitaine développée dans les cahiers d'acteurs élaborés par la CCIP et la CRCI Paris-Île-de-France, la CCIP Val-de-Marne précise les enjeux économiques pour le département du Val-de-Marne des projets « Grand Paris » et « Arc Express ».

### CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE PARIS VAL-DE-MARNE

8, place Salvador Allende  
94011 Créteil cedex  
[www.ccip94.fr](http://www.ccip94.fr)

## Un métro, vecteur de développement économique

En tant qu'acteur du développement économique et porte parole des entreprises, la CCIP Val-de-Marne souhaite la réalisation prioritaire du tronçon sud d'un réseau de transport en commun reliant les pôles économiques majeurs et adapté aux attentes des entreprises de notre département.

Elle demande la réalisation de la liaison nord-sud du projet « Grand Paris » desservant l'aéroport d'Orly, ainsi qu'une double desserte vers l'est, afin de desservir Val-de-Fontenay et le Cluster Descartes à l'est du Val-de-Marne.

La CCIP Val-de-Marne insiste également sur la nécessité absolue de correspondances avec chacune des lignes de transports actuelles et en projet.

La CCIP **accueille favorablement le projet du Grand Paris** dans la mesure où il constitue un projet global articulant une infrastructure majeure de transports avec une ambition de développement économique et territorial.

Plus précisément, elle souhaite qu'à l'issue des débats publics, il y ait **convergence et complémentarité vers un projet unique d'infrastructure** et de développement, d'autant que les deux projets « Grand Paris » et « Arc Express » ont de nombreux points communs en particulier sur le Val-de-Marne, même s'ils relèvent de philosophies différentes.

La nouvelle infrastructure de transport permettra au Val-de-Marne de participer directement à la construction de la métropole parisienne et au développement économique de la région à l'échelle mondiale.

## Une infrastructure de transport reliant les pôles économiques majeurs

Ce projet d'envergure permettra d'alimenter une nouvelle organisation économique et spatiale basée sur des synergies entre domaines d'activités et territoires support :

### ► **la mise en réseau des activités stratégiques du territoire du Val-de-Marne**

Relier entre eux les principaux pôles d'emplois, mais aussi les grands équipements commerciaux, de recherche et d'enseignement **facilitera le fonctionnement global des entreprises, leur développement et renforcera la cohérence du territoire val-de-marnais.**

Ainsi le futur métro permettrait, au cœur de la **vallée des biotechs**, de mettre en relation plus de 600 établissements du Val-de-Marne qui travaillent dans la filière santé et parmi eux le CHU de Bicêtre, l'Institut Gustave Roussy, Cancer Campus qui vise à créer un pôle de recherche international sur le cancer, l'hôpital Henri Mondor et l'hôpital Charles Foix.

Cette mise en réseau appuierait également la stratégie du « **bio-cluster des Ardoines** » fondée sur la mise en synergie des différents atouts « **biotechnologies / santé** » du sud-est francilien.

### ► **la prise en compte des projets majeurs d'aménagement**

Le projet **Cancer Campus** entend développer un **bio-cluster de plus de 150 000 m<sup>2</sup> visant** à la construction d'un environnement favorable au développement économique et à l'innovation médicale.

Le **pôle biotech des Ardoines** constitue un projet métropolitain de 600 ha prévoyant 650 000 m<sup>2</sup> de bureaux, de locaux mixtes, de logements et de commerces.

Sur le **pôle Orly – Rungis**, avec plus de 147 000 emplois dont 26 000 sur la plate-forme aéroportuaire et 132 000 actifs, le projet « **Cœur d'Orly** » porté par Aéroports de Paris, offrira 230 000 m<sup>2</sup> de bureaux, commerces, services et hôtels, ainsi qu'un centre de congrès.

À l'est du Val-de-Marne, le **Cluster Descartes**, « **pôle d'excellence de la construction et du développement de la ville durable** », prévoit 137 000 m<sup>2</sup> de locaux de recherche, commerces, restaurants, hôtels et 85 000 m<sup>2</sup> de bureaux. Il doit pouvoir s'appuyer sur un réseau de transport performant afin de jouer un rôle de diffuseur de technologie, de formation et d'attirer dans son aire d'influence les entreprises du domaine des éco-activités.

## Une desserte de transport répondant aux attentes des entreprises

Dans le cadre des débats publics portant sur les deux projets de réseau de transport public, Arc Express et Grand Paris, la Chambre de commerce et d'industrie de Paris Val-de-Marne tient à se faire le porte-parole des entreprises val-de-marnaises.

Adhérente depuis sa création à l'association ORBIVAL, la CCIP Val-de-Marne a interrogé, depuis 3 ans, les entreprises sur les projets d'infrastructure de transport, tant sur le tracé proposé par ORBIVAL que plus récemment sur les projets « Grand Paris » et « Arc Express ».

### **Les résultats de l'enquête**

Les 200 entreprises interrogées sont représentatives du tissu économique val-de-marnais, soit une majorité de TPE/ PME et quelques grandes entreprises. Leurs réponses témoignent de l'enjeu majeur que représentent ces deux projets d'infrastructure de transport en commun.

## ► Les difficultés des entreprises

Les embouteillages, le déficit de transport de banlieue à banlieue et l'irrégularité du service de transport représentent les trois difficultés majeures auxquelles sont confrontées les entreprises.

Aujourd'hui  $\frac{3}{4}$  des salariés des entreprises val-de-marnaises habitent le département, mais 60 % d'entre eux prennent leur voiture pour aller travailler.

## ► Les impacts attendus :

### • un recrutement facilité et des salariés fidélisés

Les demandeurs d'emploi, n'ayant souvent pas de véhicule à leur disposition, sont très souvent confrontés à la problématique des déplacements pour répondre à des offres dont la localisation n'est pas ou mal desservie par les transports en commun.

### • une simplification des relations avec les clients et les partenaires

Le report modal permettra le décongestionnement du réseau routier et engendrera nécessairement des gains de temps pour les déplacements de banlieue à banlieue.

### • un bilan carbone de l'entreprise diminué

Cet effet positif du projet est davantage souligné par les grandes entreprises, souvent engagées dans des démarches de développement durable.

## ► Les entreprises souhaitent :

### • une liaison entre les pôles économiques majeurs

Ce sont surtout les grandes entreprises qui formulent cette demande afin de développer leurs activités futures.

### • une desserte de rocade fine avec des correspondances avec des lignes existantes

A ce titre, elles plébiscitent majoritairement les pôles importants de voyageurs qui offrent des correspondances tels Arcueil-Cachan, Villejuif-Louis Aragon et Saint-Maur Créteil.

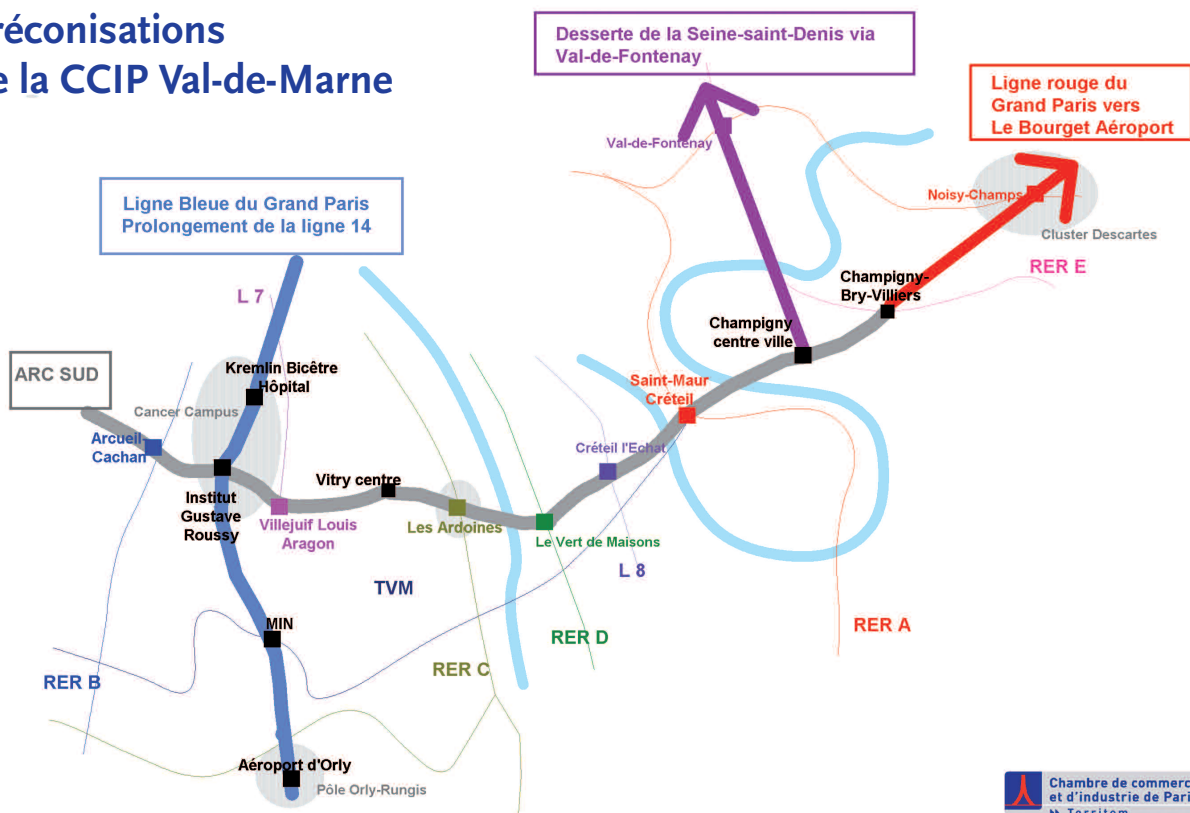
### • une fréquence correspondant à celle d'un métro, associée à une large amplitude horaire.

L'amplitude des horaires est un aspect essentiel, en particulier pour les salariés aux horaires souvent décalés du MIN de Rungis, de l'Institut Gustave Roussy, de l'aéroport d'Orly, équipements majeurs tant à l'échelle départementale que régionale.

### • des stations intermodales offrant de nombreux services.

Les entreprises ont exprimé une forte attente en matière de parkings et de services de transports complémentaires (taxis, bus, location de voitures, vélos...). L'offre de services aux particuliers et de commerces est demandée de façon moins prioritaire.

## Préconisations de la CCIP Val-de-Marne



# Pour répondre aux enjeux de l'économie de demain, la CCIP Val-de-Marne demande :

■ **un métro automatique de grande capacité répondant aux attentes des entreprises en termes de vitesse, de fréquence, d'amplitude horaire et de sécurité ;**

■ **le prolongement de la ligne 14 jusqu'à l'aéroport d'Orly en articulation avec la future gare TGV**

La CCIP Val-de-Marne insiste sur la mise en perspective de cette desserte avec le projet de gare TGV devant desservir l'aéroport, afin d'assurer au plus près de ce dernier une correspondance efficace et sans rupture de charge

■ **une double desserte à l'Est du Val-de-Marne**

La CCIP Val-de-Marne souhaite une irrigation des territoires denses du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis ainsi que celle des pôles économiques comme le Cluster Descartes. A ce titre, elle demande :

• **une liaison vers Bobigny via Val-de-Fontenay, à partir de la station Champigny centre-ville**

La connexion au pôle d'emploi Val-de-Fontenay doit être assurée afin de relier le pôle de La Défense avec son « back office financier » et de soulager la ligne A du RER. Le raccordement de Val-de-Fontenay au réseau métropolitain pourrait être assuré par le bouclage d'Arc-Express à l'est jusqu'à Champigny. Plus de 12 000 salariés travaillent à 600 mètres autour de la station Val-de-Fontenay

• **une liaison vers Le Bourget comme proposée par le réseau du Grand Paris mais qui desservirait la nouvelle station Champigny-Bry-Villiers**

Cette nouvelle gare en correspondance avec le RER E s'inscrit dans le projet d'aménagement de l'ex-autoroute VDO (Voie de Desserte Orientale) qui prévoit à terme la création de plus de 4 500 logements, de nombreux emplois ainsi que l'arrivée d'une ligne de bus sur voie réservée reliant le sud-est val-de-marnais.

■ **des correspondances avec chacune des lignes de transport actuelles et celles en projet**

La CCIP Val-de-Marne insiste en particulier sur l'interconnexion avec :

• **Villejuif Louis Aragon** qui constitue un pôle de correspondance important avec 10 lignes de bus et le tramway T7. Plus de 4 000 salariés ont été dénombrés à 600 m autour de cette station et environ 700 établissements

• **Saint-Maur Créteil sur la branche A2 Boissy-Saint-Léger du RER A.** Cette station, indispensable à la desserte du sud-est du Val-de-Marne, bénéficierait aussi aux 4 000 salariés travaillant autour de cette station

■ **l'anticipation des besoins en matière de services et de commerces dans les gares**

La CCIP Val-de-Marne demande la prise en compte des besoins en modes de transports complémentaires au futur métro et notamment en **parkings relais**.

L'**implantation de services et de commerces** nécessite d'anticiper en amont les aménagements concernant les livraisons, l'entreposage et l'enlèvement de marchandises. La programmation de commerces devra tenir compte du tissu commercial existant situé à proximité.

**Le projet de métro ne sera véritablement opérationnel qu'à l'horizon 2023. Il est indispensable de mener à bien les projets et investissements prévus en matière de transport dans le Val-de-Marne : la modernisation des RER A, C et D, la réalisation du tramway Villejuif-Athis-Mons, du pôle intermodal Pompadour et des bus en site propre.**

