

Février 2013

# Prospective territoriale CA du Val de Bièvre

Synthèse





# Prospective territoriale CA du Val de Bièvre

## Synthèse

Février 2013

### **IAU île-de-France**

15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15  
Tél. : + 33 (1) 77 49 77 49 - Fax : + 33 (1) 77 49 76 02  
<http://www.iau-idf.fr>

Directeur général : François Dugeny

Département : Département Urbanisme aménagement et territoires, Fouad Awada, directeur du département

Étude réalisée par Anca Duguet, Chef de projet (DUAT) et Brigitte Guigou (DDHEGL)

Avec la collaboration de : Audrey Gauthier (DUAT), Adelaïde Bardou (DUAT), Jérôme Bertrand (DMT), Carole Delaporte (DEDL), Marion Deplanque (DDHEGL), Renaud Diziain (DEDL), Martin Hervouët (DEDL), Sophie Laurent (DMT), Catherine Mangeney (DDHEGL), Philippe Montillet (DIDM), Yann Watkin (DUAT)

Cartographie réalisée par : Christophe Cavailles (DUAT) et Guillemette Crozet (DUAT)

Maquette réalisée par Monique Chevrier (DDHEGL)

N° d'ordonnement : 1 11 035

Crédit photo de couverture : DRIEA/Gauthier

# Sommaire

<b>Introduction : extrait du cahier des charges de l'étude .....</b>	<b>3</b>
<b>Objectifs de l'étude .....</b>	<b>4</b>
<b>Méthodologie de l'étude .....</b>	<b>4</b>
<b>Note de synthèse : diagnostic prospectif, pistes pour l'avenir.....</b>	<b>8</b>
<b>(décembre 2012)</b>	
<b>Objectifs de la démarche .....</b>	<b>8</b>
<b>1. La CAVB dans la métropole : une position stratégique dans le développement régional .....</b>	<b>8</b>
<b>2. Les mutations du tissu urbain .....</b>	<b>11</b>
<b>3. Perspectives temporelles d'articulation entre les projets urbains et les projets de transport .....</b>	<b>14</b>
<b>4. Préconisations thématiques .....</b>	<b>16</b>
<b>5. Lieux stratégiques et liens métropolitains .....</b>	<b>19</b>
<b>Conclusion .....</b>	<b>19</b>
<b>PowerPoints .....</b>	<b>20</b>
<b>Diagnostic prospectif, pistes pour l'avenir.....</b>	<b>21</b>
Présenté en séminaire des élus– Conseil communautaire, Synthèse, décembre 2012	
<b>Diagnostic prospectif, cahier gares.....</b>	<b>56</b>
14 juin 2012	
<b>Crédits cartographiques et photographiques.....</b>	<b>104</b>

## Introduction : extrait du cahier des charges de l'étude « Prospective territoriale CAVB » (septembre 2011)

Depuis une dizaine d'années, les élus du Val de Bièvre ont engagé une démarche politique commune pour, à l'échelle territoriale de la Vallée scientifique de la Bièvre, contribuer à la dynamique métropolitaine de la région francilienne et à la constitution de polarités nouvelles et fortes aux portes de Paris. C'est ainsi qu'après avoir adopté une charte de développement territorial en 2006, ils ont adopté en 2010 un schéma de référence sur l'aménagement et le développement visant à démontrer leur capacité à réaliser leurs ambitions et à répondre aux grands défis d'aménagement et de développement qui se posent à l'échelle régionale.

Dans ce même temps, la démarche de l'État autour du Grand Paris avec la publication de la loi du 3 juin 2010, l'élaboration de contrats de développement territorial (CDT), et la prochaine adoption du schéma d'ensemble du métro Grand Paris, sont une opportunité pour analyser ces dynamiques de changement, comprendre les transformations futures et accompagner les mutations qui pourront en résulter.

La Société du Grand Paris (SGP) engage une double expertise :

- urbaine, pour lui permettre d'identifier les mutations qui seront induites par certaines gares du réseau du Grand Paris et de garantir par la prise en compte de ces évolutions la meilleure intégration des gares dans leur environnement ;
- immobilière, pour consolider le bien fondé des propositions programmatiques qui accompagnent les projets d'aménagement autour des gares.

Or, le projet de réseau de transport public du Grand Paris devrait fortement impacter le Val de Bièvre, avec la création de deux lignes et de cinq stations : Kremlin-Bicêtre Hôpital, Arcueil-Cachan, Villejuif Institut Gustave Roussy (correspondance), Villejuif Louis Aragon (correspondance), Chevilly-Trois Communes. Ces cinq stations vont transformer les mobilités, les grands équilibres, vont induire des transformations considérables du paysage urbain. En parallèle, la question plus fondamentale de la polarisation des richesses et ses conséquences sur les modes de vie nécessite d'avoir une vision anticipatrice des mutations territoriales.

En effet, la conjonction de l'arrivée des gares du Grand Paris Express avec une situation de première couronne parisienne au cœur de territoires de projets (Seine Amont, Orly, Saclay, Paris...) amène le Val de Bièvre à jouer un rôle qu'il n'avait pas jusqu'à présent.

Ce rôle devra concilier un développement endogène et un développement exogène :

- endogène, car de nouvelles polarités urbaines vont se créer au sein même du Val de Bièvre avec l'émergence de nouveaux déplacements domicile-travail liés à la densité accrue du réseau de transport, à des flux convergents vers son cœur avec le développement de sites d'emplois et services importants tels que les gares, Cancer Campus, de grandes entreprises (LCL, Orange...), des hôpitaux, demain peut-être un pôle universitaire ;
- exogène, car le Val de Bièvre deviendra lui-même un secteur de développement majeur s'inscrivant à l'échelle régionale du Grand Paris, au même titre que les Ardoines, la cité Descartes, la Plaine Saint-Denis etc. et en interaction avec eux. Un réseau multipolaire et multifonctionnel se développera et nécessitera d'être mis en cohérence et non en concurrence (l'image en Seine-Saint-Denis, les finances autour de la Défense, les biotechnologies dans le cône sud...).



## **1. Objectifs de l'étude**

La communauté d'agglomération du Val de Bièvre (Arcueil, Cachan, Fresnes, Gentilly, le Kremlin-Bicêtre, l'Haÿ-les-Roses, Villejuif) a décidé d'engager les réflexions prospectives du territoire, afin de lui permettre de prendre en compte la nouvelle donne créée par le Grand Paris Express et de se mettre en situation de négociateur avec ses partenaires (État, SGP, conseil général du Val-de-Marne, conseil régional d'Île-de-France, Stif...), les conditions et l'accompagnement de sa mise en œuvre.

Il s'agira donc de faire émerger collectivement un futur souhaitable avec les acteurs locaux en conjuguant démarche prospective et approche stratégique, avec l'objectif de s'appuyer sur des facteurs endogènes (dynamisme, identité et histoire propres du Val de Bièvre) pour tirer le territoire vers le haut et éviter les effets négatifs de la métropolisation.

L'IAU Île-de-France mène, dans le cadre du programme d'études mutualisé, des études et réflexions sur la métropole francilienne, dans le domaine du logement, du développement économique et de l'emploi, des transports, de l'aménagement et du développement territorial. L'institut, qui a participé aux travaux sur la Vallée scientifique de la Bièvre, sur les enjeux urbains d'Arc Express, sur les dynamiques de projets métropolitains, est sollicité pour appuyer et animer cette démarche prospective, qui sera menée en lien étroit avec son programme d'études mutualisé, durant neuf mois.

La démarche sera menée en parallèle avec l'établissement du contrat de développement territorial (CDT), qui devrait porter sur un territoire plus large, associant la communauté d'agglomération Sud de Seine. Une première étape du CDT doit aboutir fin 2011 ; en 2012, les études se poursuivront pour la préparation du contrat proprement dit, puis de l'enquête publique.

Cette démarche doit être l'occasion de formuler les orientations générales de la communauté d'agglomération en matière d'organisation et de restructuration des espaces urbanisés (y compris ceux dédiés aux activités économiques), et d'équilibre entre les espaces urbains à urbaniser et naturels. C'est également une opportunité pour engager une actualisation des documents de planification existants – plan local de l'habitat (PLH) et Plan local de déplacements (PLD) –, et établir des préconisations permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs.

## **2. Méthodologie de l'étude**

### **2.1. Les étapes de la démarche**

L'étude s'organise en plusieurs étapes.

#### **Diagnostic préliminaire, séminaire de lancement**

L'objectif de ce séminaire est de nourrir les principaux questionnements de la CAVB, et de fixer ceux sur lesquels l'IAU Île-de-France sera susceptible d'apporter des éléments de réponse.

#### **Diagnostic prospectif partagé et choix de thématiques de travail**

Tout en s'appuyant sur les projets en cours, ce diagnostic s'inscrit dans le temps long, et examinera les forces et les faiblesses du territoire, les menaces et les opportunités pour son évolution. Le diagnostic mettra en évidence :

- les tendances lourdes qui sont à l'œuvre sur le Val de Bièvre : ce qui pourrait ne pas changer demain, les atouts qui sont à renforcer ;
- les germes de changement et les faits porteurs d'avenir : les nombreux projets d'aménagement en cours de réalisation ou d'élaboration (Opération de renouvellement

urbain d'Arcueil Gentilly, couverture de l'A6b, Cancer Campus, tramway Villejuif–Orly) et l'implantation des cinq stations de métro ;

- les ruptures et discontinuités qui pourraient impacter le territoire, les éléments qui demeureront imprévisibles ;
- les principaux enjeux de maîtrise foncière que l'attractivité croissante de ce territoire mettra en exergue en matière de logement, d'activités économiques, d'espaces verts ;
- les moyens d'action opérationnels : pour la CAVB, sur la base de ses compétences actuelles, et pour d'autres partenaires, en ajustant les politiques publiques à un cadre territorial élargi. Il s'agit de dégager les liens possibles avec les autres territoires de projet de la Vallée scientifique de la Bièvre, avec la Seine Amont, le pôle d'Orly, la Ville de Paris.

### **Accompagnement en direction des élus**

Cette étape s'appuiera sur les pistes d'évolutions énoncées, pour approfondir les orientations choisies par les élus. Elle débouchera sur un troisième séminaire.

Une vision prospective partagée devrait ainsi s'esquisser au fur et à mesure du déroulement de la mission. Elle pourrait contribuer à nourrir un nouveau cadre pour la politique communautaire.

## **2.2. Le rôle de l'IAU île-de-France**

Le rôle de l'IAU île-de-France sera d'animer l'ensemble de la démarche, en lien étroit avec les services de la CAVB, et de préparer les expertises sur les différentes thématiques.

Les différentes étapes seront organisées de la manière suivante.

### **Diagnostic préliminaire, séminaire de lancement**

Pour démarrer, l'IAU île-de-France rassemblera des éléments de référence en sa possession sur le logement, les transports, l'économie et l'emploi, la vie locale, l'aménagement. Il apportera des éléments factuels basés sur une cartographie de la situation actuelle intégrant les projets du Grand Paris Express (GPE) et les principaux projets d'aménagement en cours de la CAVB.

Le séminaire de lancement identifiera les principales questions à développer par la suite.

### **Diagnostic partagé, choix des thématiques de travail**

L'objectif de cette étape est de clarifier, dans une démarche interactive et maïeutique, les grandes questions citées précédemment. Une attention particulière sera apportée à ce qu'une bonne complémentarité s'établisse avec les travaux du CDT menés par ailleurs.

La méthode de travail s'appuiera sur :

- des analyses statistiques, cartographiques, des études et documents existants ;
- des observations de terrain ;
- des entretiens avec les sept maires et leurs DGS.

Plusieurs volets pourront être développés.

#### Déplacements, transports, circulations douces

- Situation actuelle : flux domicile–travail et domicile–études, desserte actuelle par les transports en commun structurants et par le réseau de bus, analyse du réseau de voirie (hiérarchisation, coupures, aménagements cyclables), analyse de la qualité des espaces publics.
- Prospective : future desserte TC avec les cinq stations supplémentaires et leur aire d'attraction, impacts sur la mobilité dans le secteur (zones qui deviennent

accessibles, opportunités, nouvelle armature urbaine du territoire en lien avec les mutations urbaines), impacts sur le réseau de bus (restructurations pressenties des itinéraires pour relier les nouveaux pôles du territoire), qualité du réseau viaire et cheminements (espace public) autour des futures stations dans les zones accessibles.

### Logement

- Construction actuelle et impact de la territorialisation des objectifs logements (TOL) : analyse comparative avec d'autres territoires alentours (Seine Amont, Grand Paris Seine Ouest).
- Simulations d'évolution à court terme (projets en cours), à moyen terme (potentiels du PLH et des PLU), à long terme (CDT).
- Analyse des potentiels de densification issus de la mutabilité du tissu banal (cf. Aménagement) : capacités de construction à prendre en compte.
- Enjeux des quartiers en renouvellement urbain : projets en cours, positionnement nouveau avec le réseau du GPE, éléments d'intégration urbaine.

### Développement économique et emploi

- Tertiaire : tendances de fond (avec ou sans Grand Paris), projets en cours et traduction en nombre d'emplois, conséquences sur la convention d'équilibre.
- Enjeu de l'offre immobilière pour le maintien d'une offre adaptée aux activités PME/PMI (les locaux mixtes) : point sur l'évolution des zones d'activités et leur éventuelle reconversion, exemples d'actions déjà menées dans d'autres secteurs de l'agglomération (nord 92, Plaine Saint-Denis).
- Enjeu de l'articulation logement / services / innovation / recherche pour conserver la mixité actuelle du campus urbain : rôle de l'offre immobilière, principes d'orientations thématiques.

### Vie locale, équipements, centralités, environnement, qualité urbaine

- Offre en équipements et commerces (et autres pôles d'animation ou générateurs de trafic), mise en évidence des centralités locales sur un périmètre large.
- Hypothèses de nouveaux pôles de vie possibles avec la création des nouvelles gares (simulation, objectifs).
- Offre en espaces publics structurants (dont liaisons vertes et espaces verts) et projets, capables d'offrir de nouvelles aménités et des liens urbains.
- Examen global de l'évolution et de l'adaptation de l'espace public, comme support d'intermodalité, mais aussi porteur de l'identité, de la lisibilité et de la cohésion du territoire.

### Aménagement

- Synthèse des dynamiques de projets en cours (projets urbains, tendances des PLU).
- Perspectives d'évolutions (densification et intensification) du tissu urbain banal, dont la mutation peut être importante et productive de logements, aux côtés de la stratégie des grands projets).
- Potentiels d'évolution urbaine localisés autour des gares révélés par le Grand Paris Express (sur la base des études SGP).
- Potentiels d'évolution urbaine le long des axes de développement (ex-RN 20, ex-RN7...) et dans les accroches entre le Val de Bièvre et les territoires alentours (Paris, ORSA, Sud de Seine).



### Synthèse et objectifs

- articulation entre les différents processus, tendances, et objectifs pour l'avenir ;
- éventuellement : scénarios phasés.

### **Accompagnement en direction des élus**

Cette étape approfondira certains des thèmes cités plus haut. Si un scénario se dégage lors du séminaire des élus, des pistes d'évolution seront proposées :

- pour le futur PLD (dont l'évaluation est en cours) ;
- pour le futur PLH.

Elle apportera en outre un conseil et une assistance pour le lancement d'autres études et démarches de concertation.

# Prospective territoriale CA du Val de Bièvre

## Diagnostic prospectif, pistes pour l'avenir

Note de synthèse

Décembre 2012



INSTITUT  
D'AMÉNAGEMENT  
ET D'URBANISME  
ÎLE-DE-FRANCE

### Objectifs de la démarche

La démarche de prospective territoriale engagée par la communauté d'agglomération du Val de Bièvre se situe à un moment charnière de l'histoire de la métropole parisienne. La conjonction de l'arrivée des gares du Grand Paris Express avec une situation de première couronne au cœur de territoires de projets (Paris, Seine Amont, Vallée scientifique de la Bièvre, Saclay), amène aujourd'hui le Val de Bièvre à jouer un rôle nouveau dans la métropole. Dans ce contexte, faire émerger collectivement un futur souhaitable avec les acteurs locaux, nécessite de s'appuyer sur son dynamisme, son identité et son histoire propres.

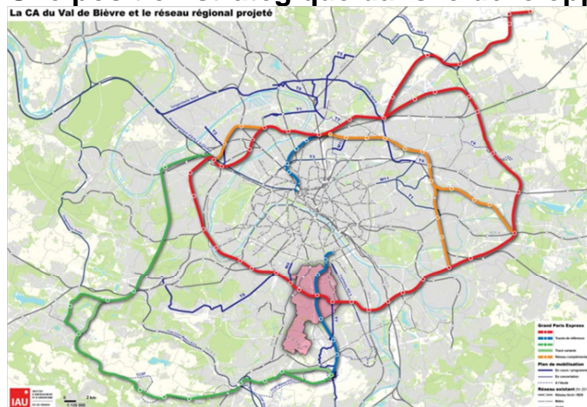
Les objectifs de la démarche sont d'examiner l'avenir du territoire de la CAVB dans la métropole, en y inscrivant le futur réseau du GPE, en s'appuyant sur ses spécificités propres, et d'aborder les orientations possibles pour son développement urbain.

Les questions principales sont de plusieurs ordres : Comment pourraient évoluer les dynamiques d'aménagement et leurs grands équilibres programmatiques ? Comment réorganiser les mobilités pour aller vers une ville des courtes distances ? Quels impacts sur les quartiers des gares ? Quelles pistes d'actions nouvelles sur le logement ? Comment valoriser l'atout de la qualité urbaine ?

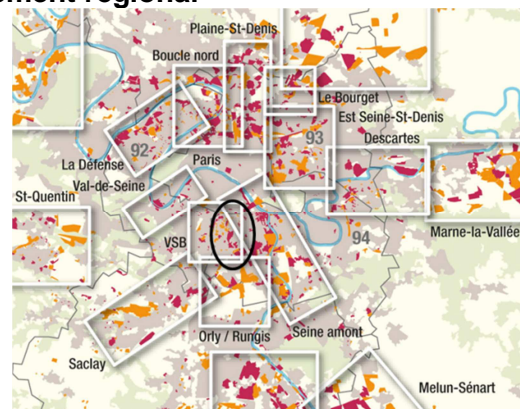
La démarche s'organise autour de plusieurs volets : la position de la CAVB dans la métropole, les mutations des tissus urbains, des scénarios temporels d'articulation entre les projets urbains et les projets de transport, et des pistes d'action en lien avec les outils communautaires, en particulier le plan local de l'habitat (PLH) et le plan local de déplacements (PLD). Les différents quartiers des gares ont également fait l'objet de fiches dédiées de façon à réunir les différents enjeux et propositions d'actions.

## 1. La CAVB dans la métropole

### Une position stratégique dans le développement régional



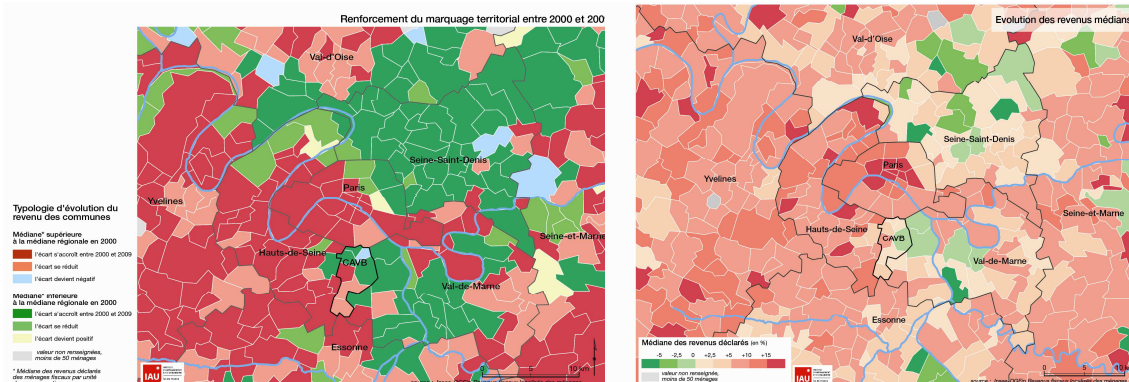
La CAVB dans le projet du réseau du GPE



Les grands territoires de projets d'Île de France

La CAVB occupe une position particulière :

- à la croisée des projets de transport du Grand Paris ;
- au cœur de dynamiques de projets urbains récents et à venir.



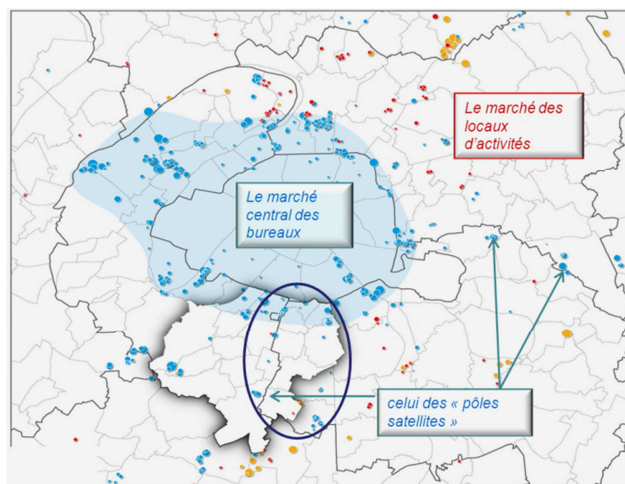
## Un territoire socialement mixte, une position charnière dans la zone dense

À l'échelle de la région, les inégalités territoriales se renforcent. Dans les communes de l'ouest et dans une partie du Val-de-Marne, l'écart des revenus des ménages à la médiane régionale s'accroît « vers le haut », alors que dans la Seine-Saint-Denis, l'est du Val-d'Oise et le territoire d'ORSA, l'écart s'accroît « vers le bas ». Dans la CAVB, en revanche, les évolutions des revenus des ménages sont peu éloignées des médianes régionales. En 2009, la CAVB reste un territoire mixte et « moyen » sur le plan du peuplement (le revenu médian y est de 20 160 € par unité de consommation, soit 6 % en-dessous de la médiane régionale qui est de 21 457 €).

Ce territoire occupe une position singulière, à la charnière entre les secteurs aisés de l'ouest et du sud, et les secteurs de l'est qui s'appauvrissent. De façon plus fine, on observe des évolutions différentes du profil social entre les communes de la CAVB et, au sein des communes, entre certains quartiers. Face aux risques de fracture sociale et territoriale, maintenir une mixité sociale sur le territoire est un enjeu fort.

## À la croisée des dynamiques de l'immobilier d'entreprise

Les dynamiques de l'immobilier d'entreprise francilien s'organisent en trois segments de marché : le marché central des bureaux, qui inclut le débordement parisien très lié à la présence du métro, les pôles satellites (Rungis, Croix de Berny...) et les locaux d'activités moins chers, dont la localisation est largement liée à l'accès routier. Dans le marché central des bureaux, on assiste récemment à des programmations puissantes récentes aux portes de Paris, à une tendance aux immeubles-campus (Crédit Agricole à Montrouge, demain Sanofi à Gentilly).



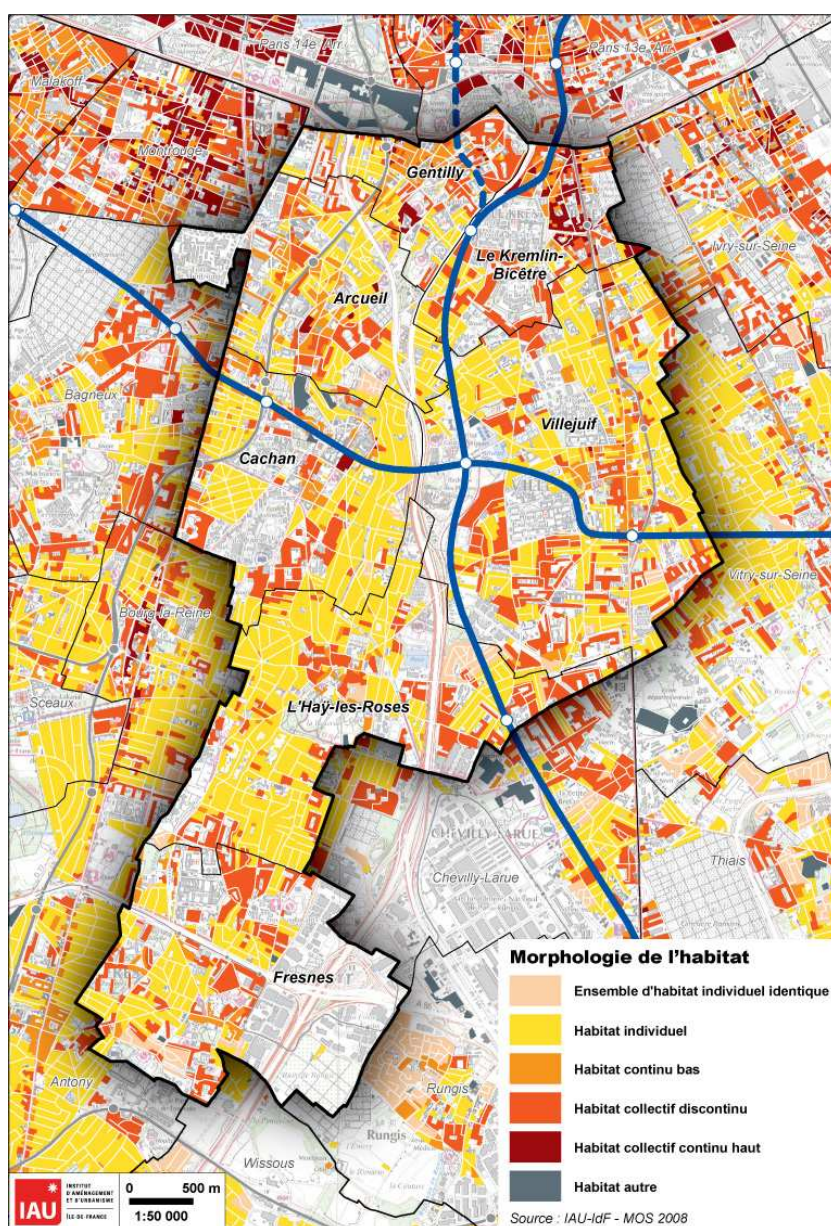
La CAVB se situe en lisière de ce marché central, qui devrait se voir renforcé avec les nouveaux projets de transport ; une valorisation foncière qui pourra permettre la mise en place de programmes mixtes, à la fois sur le plan social et fonctionnel.



## Portrait de la CAVB

- 7 communes : Arcueil, Cachan, Fresnes, Gentilly, le Kremlin-Bicêtre, L'Haÿ-les-Roses, Villejuif)
- 201 603 habitants en 2009
- 21 km<sup>2</sup>, 96 habitants / ha
- 89 553 logements
- 75 000 emplois (dont 18 % hospitaliers, 6,5 % télécoms)
- 85 % du territoire est construit (habitat individuel 30 %, habitat collectif 22 %, équipements, activités et transport 33 %)<sup>1</sup>.

La carte ci-dessous indique la morphologie de l'habitat et le tracé du projet du GPE. Les centralités se situent essentiellement le long des axes routiers et dans les centres anciens. Elles se complètent par de nombreuses polarités secondaires, dont certaines se situent au droit des stations (RER B, métro ligne n°7).



1 - Selon le Mode d'occupation des sols (MOS), 2008.

## 2. Les mutations du tissu urbain

**Une interrogation des densités urbaines autour des gares a été menée en comparant certains quartiers de la CAVB à Paris.** Avec la nouvelle desserte du Grand Paris Express (GPE), la CAVB va rattraper globalement le nombre de stations équivalent à un arrondissement extérieur parisien ; en revanche, le différentiel constitutif (2 à 3 fois plus de densité à Paris que dans la CAVB) n'évoluera pas sans action volontariste en ce sens, en particulier dans le domaine de l'habitat. Si la densité parisienne ne peut pas être considérée comme un objectif à atteindre, les marges de densification sont importantes.

**L'analyse des projets d'aménagement et de développement durable (PADD) des plans locaux d'urbanisme (PLU)** des 7 communes fait apparaître de nombreuses convergences, des dynamiques de projets en forte densité au nord et au sud en lien avec l'A86 / A6, des mutations permissives des tissus banals. À l'avenir, la réforme récente sur l'urbanisme de projet incitera à ce que le PADD prenne de plus en plus de poids par rapport au règlement, et à ce que les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) deviennent opposables et obligatoires, si un projet est identifié.

**Le potentiel de densification des tissus urbains** a été exploré sous deux angles.

- Pour le **logement**, la densification diffuse par le jeu du marché pourrait générer, compte tenu de la nature précise des tissus urbains, environ 300 logements par an<sup>2</sup>.
- Pour les **emprises tertiaires**, les secteurs de bureaux des années 1950 à 1980, souvent obsolètes ou hors marché, pourraient également céder la place à une intensification de l'ordre de 300 000 m<sup>2</sup> au cours des 15 prochaines années<sup>3</sup>.

**Les projets d'aménagement** ont fait l'objet d'une évaluation quantitative globale. À l'heure actuelle, la CAVB cumule **2 millions de m<sup>2</sup> SHON de programmes immobiliers**, dont plus des trois quarts sont en cours ou programmés, un quart à l'étude. Cela représente 850 000 m<sup>2</sup> de logements et 1 million de m<sup>2</sup> d'activités économiques.

Parmi eux, nous estimons que 1,5 million de m<sup>2</sup> de surfaces restent à construire, dont plus d'un tiers de logements et presque deux tiers d'activités économiques. Cela représente environ 500 000 m<sup>2</sup> de logements (soit 7 000 logements), environ 870 000 m<sup>2</sup> d'activités (dont 700 000 m<sup>2</sup> bureaux, à noter que Cancer Campus en occupe une grande partie).

D'ores et déjà, 80 % de la SHON des projets se situent dans un rayon de 800 mètres autour d'une gare GPE (1,2 million m<sup>2</sup>). Il faut noter que Cancer Campus en représente la moitié, peu de projets d'envergure se situent en dehors.

La répartition générale des programmes interroge **les différents équilibres** à venir.

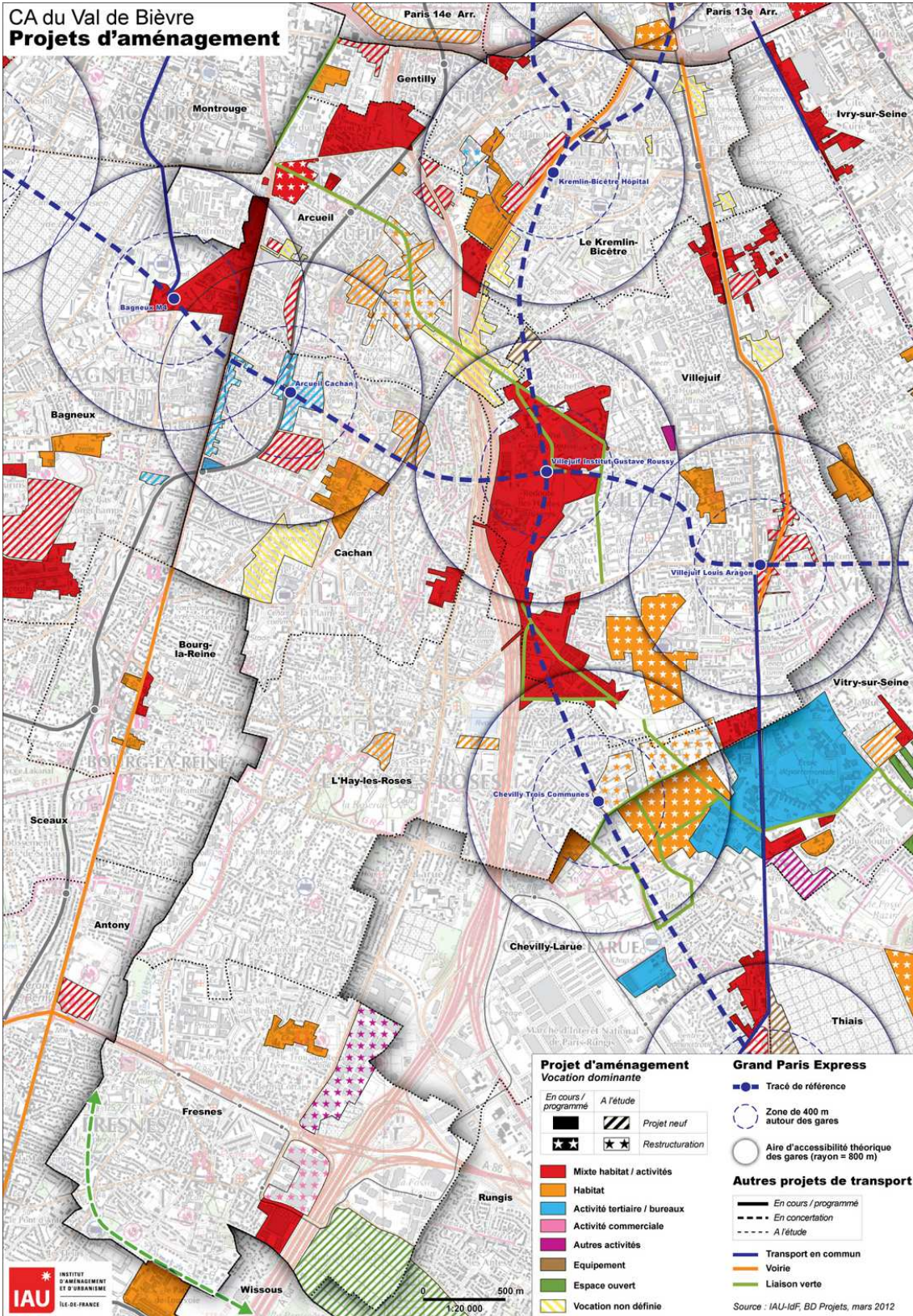
- **Dans la CAVB**, le stock de programmes de logements (évalué sur la base du PLH actuel) est de 7 ans. Toutefois, si la convention d'équilibre actuelle est maintenue en l'état (2 m<sup>2</sup> de logement pour 1 m<sup>2</sup> de bureau), elle ne permettra pas un écoulement concomitant des projets de bureaux (en supposant que tous ces projets voient le jour). Les portages fonciers actuels (SAF 94 et EPFIF) se concentrent sur le court-moyen terme<sup>4</sup>. Face à ce constat, trois questions : faut-il modifier les programmations actuelles ? Quel besoin de nouveaux secteurs de projets à moyen et surtout long terme ? Quelle évolution de la convention d'équilibre ?
- **Autour de la CAVB, les dynamiques de projets s'évaluent entre 5 et 6 millions m<sup>2</sup>** (sud de Paris, Seine Amont, la RN 7 et le pôle d'Orly, mais également le sud-est des Hauts-de-Seine). Si une grande partie porte sur le long terme, il faut noter le portage opérationnel par des acteurs puissants comme l'EPAORSA ou ADP.

<sup>2</sup> - Ce calcul a été fait sur la base des constats généraux faits en petite couronne, redéclinés dans la CAVB.

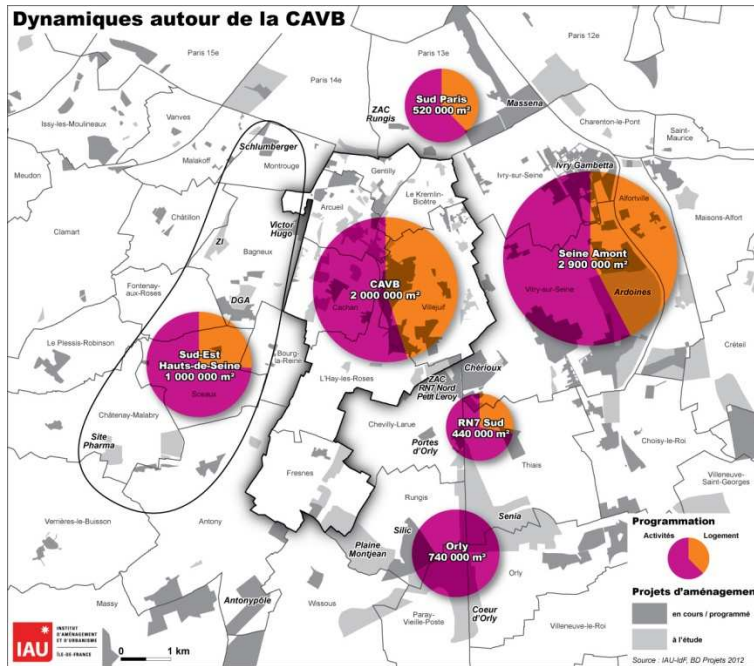
<sup>3</sup> - Les raisons : parc de bureaux obsolètes, vacance, mises aux normes énergétiques, structure de la redevance bureaux, règles du PLU, bonne localisation en lisière de Paris.

<sup>4</sup> - Les portages fonciers actuels cumulés de la SAF 94 et de l'EPFIF portent sur 140 ha, dont 90 ha font l'objet de projets.









Si la totalité des programmes se monte à 2 millions de m<sup>2</sup> SHON, les dynamiques autour affichent 5 à 6 millions de m<sup>2</sup> SHON

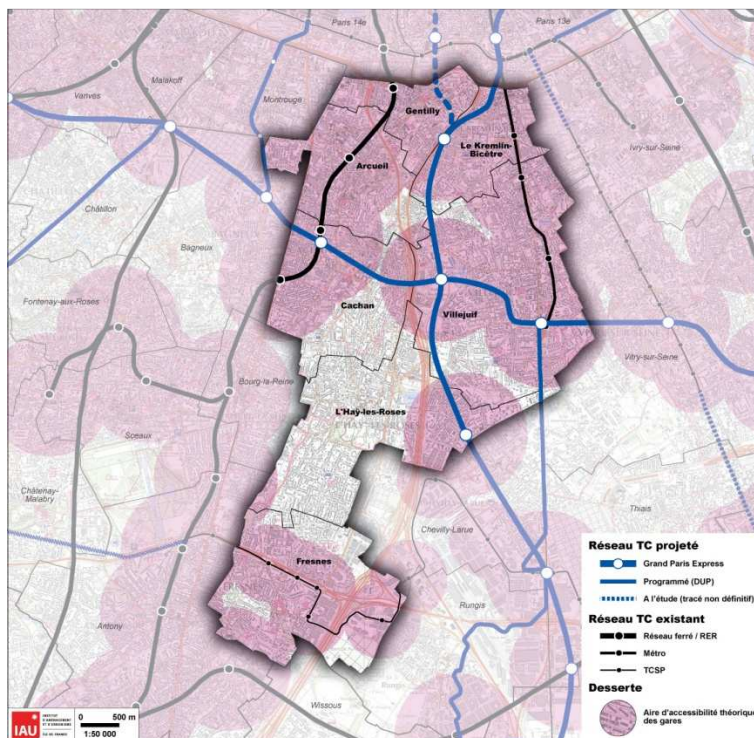
## Ce que va changer le GPE

Le GPE permettra à la CAVB d'offrir un bassin d'emploi plus étendu (qui restera orienté vers Paris et les Hauts-de-Seine), ainsi qu'un meilleur accès à Orly-Rungis, Seine Amont, Créteil. Il offrira également un potentiel d'attraction accru, à condition de développer des emplois à proximité des stations et de profiter du positionnement entre Paris et Orly.

Dans les aires de desserte autour des stations (rayon de 800 m), le GPE créera une nouvelle offre de transport au bénéfice des habitants et des emplois de l'Haÿ-les-Roses et Villejuif (+ 30 % de population desservie), des habitants du Kremlin-Bicêtre et de Gentilly, avec respectivement + 20 % et + 14 % desservis.

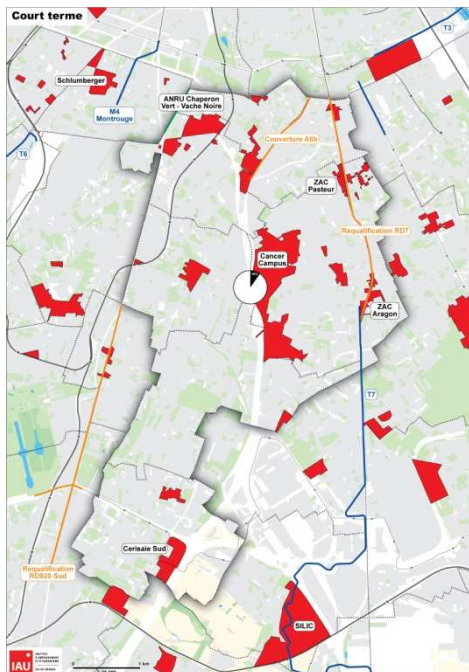
Enfin, une offre supplémentaire de transport se fera jour grâce au maillage : ce sera un maillage direct pour Arcueil, Cachan et Villejuif (avec le RER B, le Métro M7, et entre les deux branches du GPE), et un maillage indirect pour Fresnes (grâce au TVM entre RER B et GPE).

Un enjeu fort résidera dans le renforcement des liaisons au sud de la CAVB et dans la bonne qualité des rabattements.

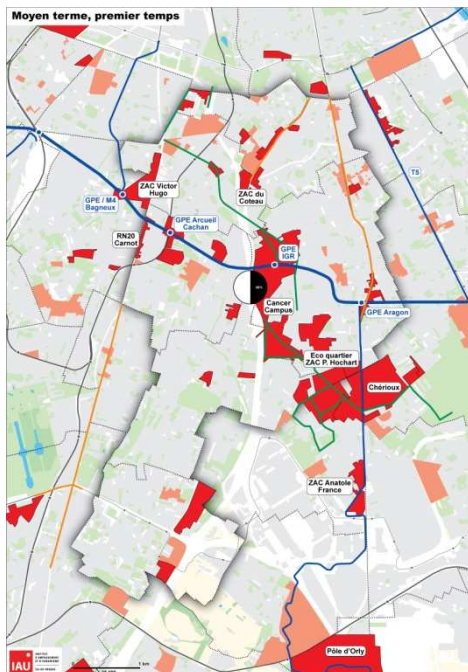


### 3. Prospectives temporelles d'articulation entre les projets urbains et les projets de transport

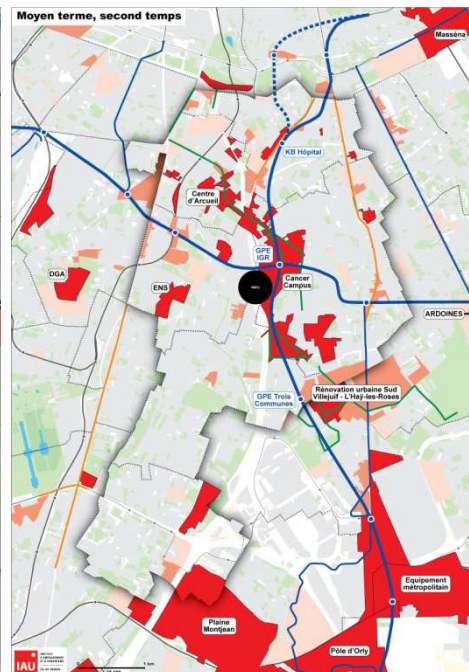
L'interaction urbanisme – transport représente un des fondements du Sdrif et des actions du Grand Paris. Des scénarios temporels de développement ont été établis, en évaluant l'avancement des projets urbains de la CAVB en fonction de l'arrivée programmée des différents projets de transport (requalifications de voirie, tramways, prolongements de métro, lignes du GPE). Trois étapes ont été prises comme points de repère.



Court terme : transport et projets urbains



Moyen terme, premier temps :  
ligne rouge du GPE et projets urbains



Moyen terme, second temps :  
ligne bleue du GPE et projets urbains

**Le court terme représente l'horizon 2015.** Pour mieux rebondir sur les nouvelles offres de transport (requalification de l'A6b, tramway, RD7), des avancements seront nécessaires : à la porte d'Italie, pour les traversées du Boulevard périphérique, pour la mutation du secteur Gabriel Péri.

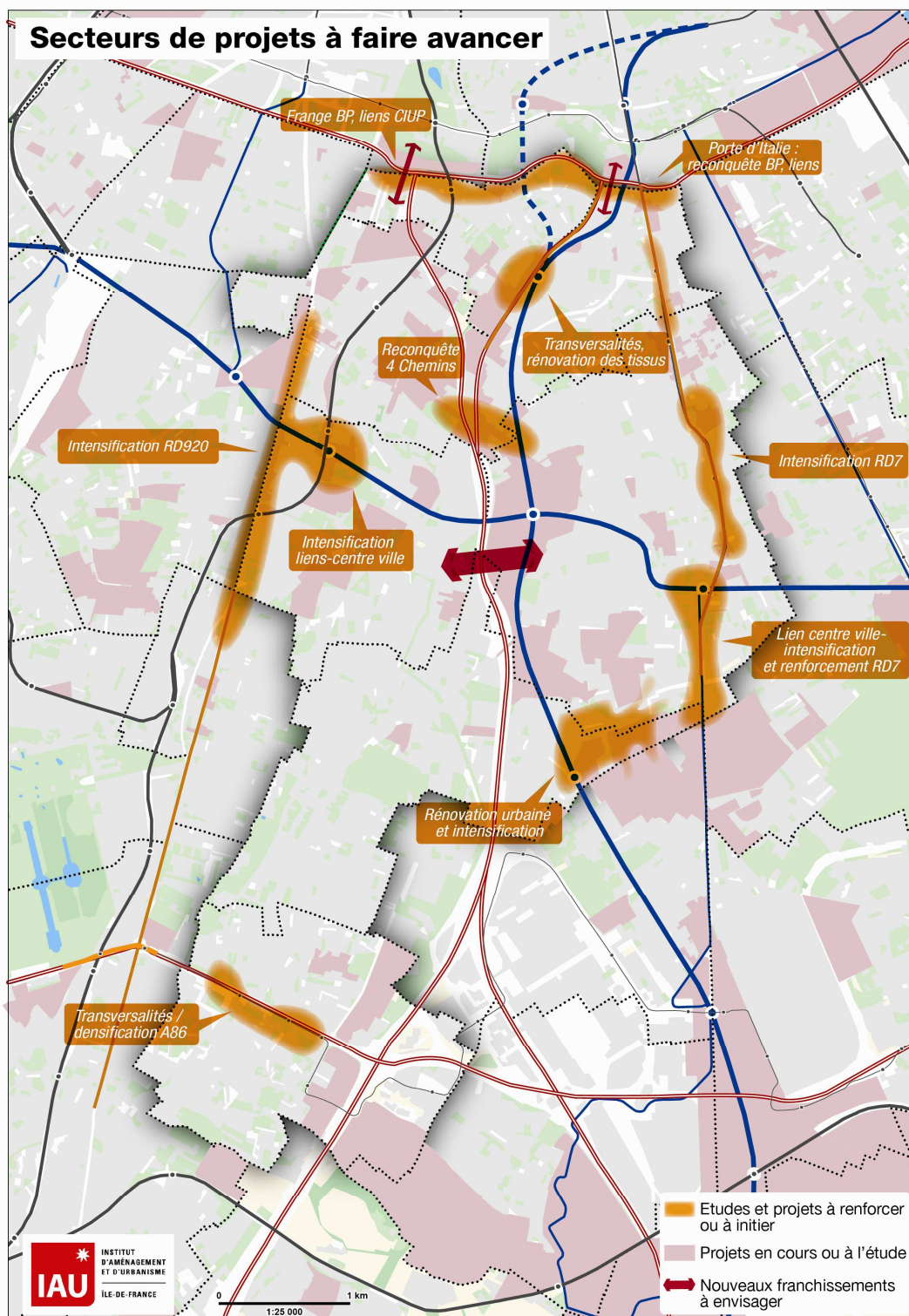
**À moyen terme, un premier temps correspond à l'ouverture de la ligne rouge du GPE** (programmée pour 2018). À ce stade, l'impact de l'ouverture des deux gares d'interconnexion (Arcueil-Cachan et Aragon) sera plus fort que celui de la station IGR. Leurs quartiers pourraient être dynamisés bien au-delà des projets déjà engagés, compte tenu de cette nouvelle offre. Une anticipation semble nécessaire dès aujourd'hui : autour des deux gares (Arcueil-Cachan et Aragon), le long de la RD 920, et le long de la RD7, au nord et au sud d'Aragon.

**À moyen terme, un second temps correspond à l'ouverture du GPE ligne bleue,** avec les stations KB Hôpital, IGR, Trois Communes. Face au nouvel impact de la station IGR et sa nouvelle intermodalité, une anticipation est à mettre en place assez tôt sur le secteur des Quatre Chemins. Le secteur Gabriel Péri sera à renforcer et à élargir, en lien avec la nouvelle station KB Hôpital. Le projet de rénovation urbaine Villejuif - l'Hay-les-Roses en cours d'étude, accompagnera l'arrivée de la gare des Trois Communes.



Par conséquent, plusieurs secteurs de projets sont à faire avancer, sur la base des projets déjà présentés et de nouveaux projets qui restent à initier :

- Dans les quartiers des gares de raccordement (Arcueil Cachan, Villejuif).
- Dans les quartiers des gares nouvelles (KB, IGR, Trois Communes)
- En lien avec les axes structurants (RD 920, RD 7, Boulevard périphérique, A6, A86).





## 4. Préconisations thématiques

Des préconisations spécifiques portent sur les déplacements, l'habitat, la qualité urbaine et le paysage.

### Les nouvelles mobilités, la ville des courtes distances

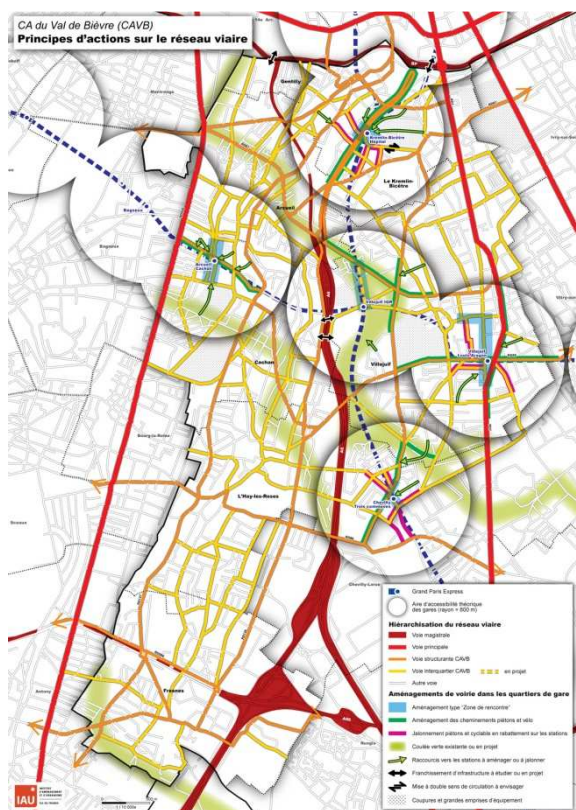
La nouvelle offre de mobilité du GPE est l'occasion de définir une stratégie globale bénéfique à l'ensemble du territoire et de promouvoir la ville des courtes distances.

Aujourd'hui, 28 % des habitants de la CAVB travaillent dans le territoire. Parmi eux, 35 % utilisent la voiture particulière (contre 32 % à Est Ensemble, 31 % à Plaine Commune, 29 % à GPSO). A l'avenir, il s'agira d'améliorer cette situation avec plusieurs enjeux à la clé : renforcer le tissu dense et mixte existant (en particulier à proximité des stations), proposer une offre de services multimodale et intégrée, sensibiliser les habitants et usagers du territoire aux bénéfices de la ville des courtes distances en accompagnant l'évolution des comportements de mobilité, en particulier par la connaissance des solutions alternatives.

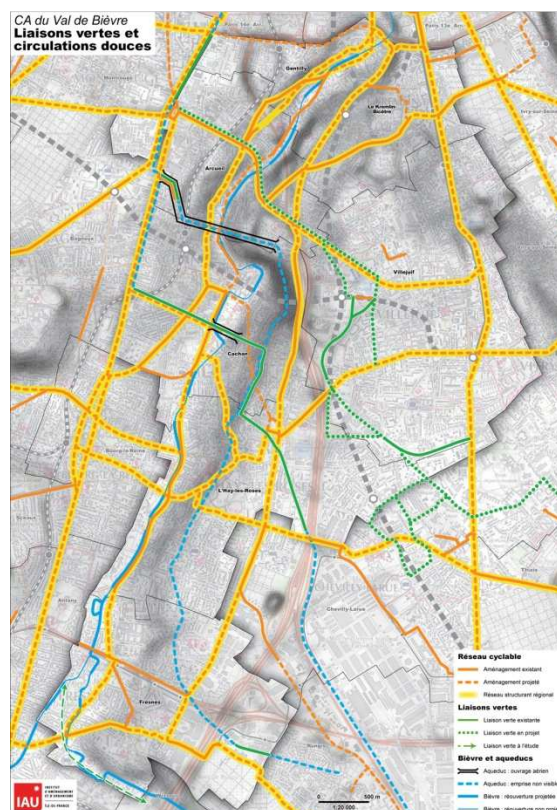
Pour cela, trois familles d'actions sont préconisées :

- **Optimiser le maillage des bus** entre les polarités du territoire et en particulier en rabattement sur les stations du réseau structurant.
- **Favoriser les modes actifs** (piétons et cyclistes) pour les déplacements entre les centralités locales et dans les quartiers de station.
- **Organiser et assurer l'information multimodale**

Leur mise en œuvre passera par le PLD, ainsi que par d'autres outils : le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE), le PLU, et autres études ciblées par mode de déplacement.



*Nouveaux franchissements des grandes infrastructures, hiérarchiser le réseau viaire, pacifier les voies, aménager, jalonner les cheminements vers les stations*



*Inscrire le réseau de la CAVB dans le réseau cyclable structurant, l'appuyer sur la pacification des voies, le raccorder aux stations, l'articuler avec les liaisons vertes*

## Le logement, l'habitat

Une grande diversité du tissu et des formes d'habitat caractérise le territoire.

Le tissu urbain est relativement dense mais des potentiels de densification existent lorsque l'on travaille à l'échelle fine.



### De forts besoins en logements

Le PLH met l'accent sur l'importance des besoins en logements, dont témoigne la croissance continue du nombre de demandeurs de logements locatifs sociaux (hausse de 47 % entre 1999 et 2009 d'après le bilan mi-parcours du PLH) et les nombreux signes de « grippage » du marché : faible rotation dans le parc social, décroissance du nombre de jeunes ménages dans les locataires sociaux, forte croissance des prix immobiliers pour l'accession et la location. Notons qu'en dépit d'une croissance identique à celle des prix moyens franciliens, les prix moyens des appartements restent, pour le dernier trimestre 2010, un peu inférieurs à ceux du département et largement inférieurs à ceux de la région (3 590 €/m<sup>2</sup> pour la CAVB, 3 888 €/m<sup>2</sup> pour le Val-de-Marne et 4 277 €/m<sup>2</sup> pour la région).

### La production et les objectifs actuels

Dans son PLH 2010/2015, la CAVB a prévu 1 226 logements autorisés par an et un maintien du taux de logements locatifs sociaux au seuil de 36 %. Depuis 2009, le nombre de logements autorisés connaît des fluctuations importantes d'une année sur l'autre. Il serait de 397 pour 2009 et de 2333 pour 2010<sup>5</sup>, soit une moyenne de 1365 par an, supérieure aux orientations du PLH. Le bilan à mi-parcours du PLH fait état « d'un nombre de logements autorisés/commencés (5 457) ou en projet (2 155) qui devrait permettre d'atteindre l'objectif du PLH de 7 355 logements sur 6 ans ».

Dans le CDT, la CAVB et l'Etat se sont engagés en faveur du maintien de la diversité de l'habitat et d'un objectif de construction annuelle de 1 400 logements. Si l'on ajoute aux 1 226 logements du PLH les logements programmés dans les projets urbains qui n'ont pas été comptabilisés ainsi que la densification spontanée dans le diffus, l'objectif est réaliste.

### Pistes d'actions

Atteindre ces objectifs suppose une démarche volontariste, qui pourrait s'appuyer sur :

- **Produire du logement social diversifié** suppose d'exploiter l'ensemble des produits financiers, d'anticiper et de traiter le parc dégradé, d'anticiper et de répondre aux besoins spécifiques, de mieux répartir et d'intégrer le parc de logement social.
- **Intensifier selon les secteurs** suppose de mettre en place une densité différenciée par secteurs, de s'appuyer sur les conventions de veille et de maîtrise foncière avec l'EPFIF, de favoriser la mutabilité et l'intensification.
- **Les outils de planification et de partenariat** peuvent être mobilisés : outils du PLU, partenariats (interbailleurs, politique de la ville), anticipation sur les besoins autour de l'habitat et des CDT en cours (équipements, rénovation urbaine).

<sup>5</sup> Chiffres de l'observatoire du logement CAVB. Ces chiffres sont sans doute légèrement sous-estimés (estimations pour Villejuif)



## La qualité urbaine et le paysage

La CAVB possède une forte unité géographique et une qualité spatiale reconnue. Le site de la vallée de la Bièvre (coteaux et plateau), l'armature urbaine qui en découle, les aqueducs révélateurs du site et supports de promenades, mais aussi la trace de l'autoroute A6 et les coupures qu'elle induit, sont autant d'éléments qui la caractérisent. Sa qualité résidentielle est importante : son paysage, ses vues, les parcs et plus globalement la présence végétale, des tissus urbains globalement équilibrés, des centralités locales assez préservées, des ensembles patrimoniaux repérables (hôpitaux, quartiers particuliers).

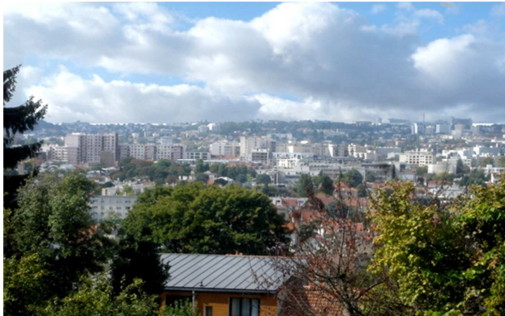
Ces atouts constituent autant d'enjeux forts pour l'avenir afin de valoriser l'identité de la CAVB : relier et mettre en réseau les différentes parties du territoire, renforcer les liens avec les territoires voisins (Paris, Orly, Seine Amont, Hauts-de-Seine), valoriser la qualité spatiale comme corollaire de la densification.

## Valoriser les atouts paysagers

Les projets d'aménagement auront tout à gagner à s'appuyer sur les belvédères, tout en respectant les co-visibilités d'échelle métropolitaine. Cancer Campus est emblématique de ce point de vue. Une promenade des hauteurs pourrait être aménagée en reliant les points hauts remarquables. Les grands équipements –hôpitaux, grandes écoles, cimetières– pourraient être rendus perméables et les quartiers à valeur patrimoniale intégrés aux lieux stratégiques du territoire.

## Renforcer la trame verte et bleue

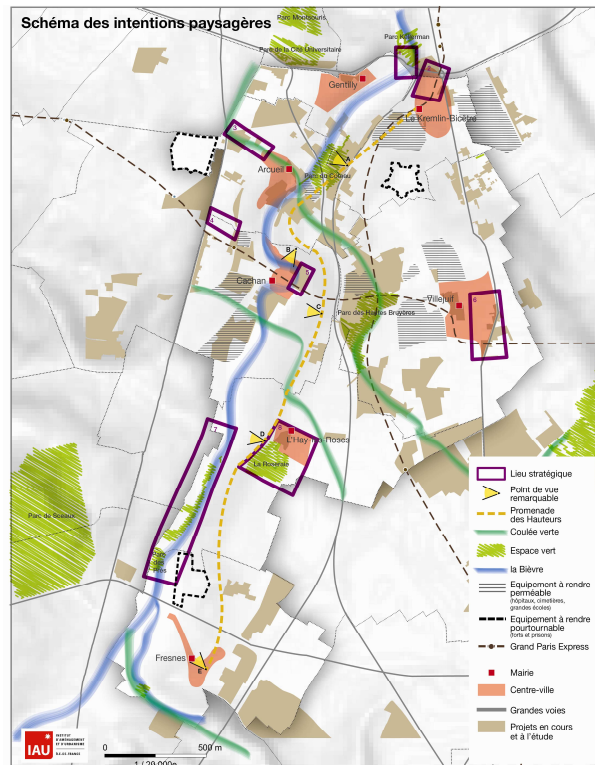
Le projet de réouverture de la Bièvre est fédérateur, il méritera certainement une jonction avec Paris et une valorisation d'ensemble, en lien avec le ru de Rungis. Les emprises des aqueducs pourront être davantage raccordées aux autres liaisons vertes et au système d'accessibilités piétonnes et cyclables. Bien entendu, les projets d'aménagement seront autant d'opportunités pour renforcer les espaces verts de proximité.



Vue vers la vallée depuis la sous-préfecture



Le parc de la Bièvre

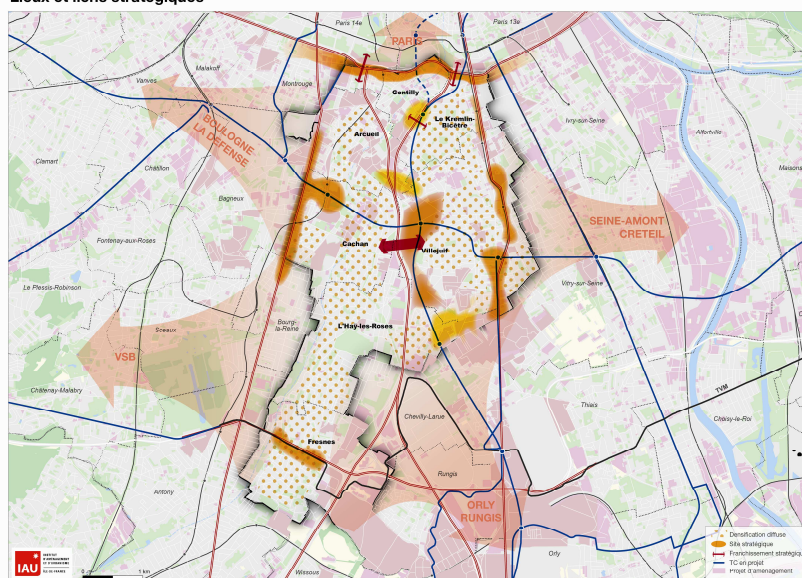


## 5. Lieux stratégiques et liens métropolitains

À l'échelle métropolitaine, la CAVB offre des potentiels considérables pour créer de nouveaux lieux stratégiques de développement. Trois grandes familles se distinguent :

- **Autour des grandes infrastructures routières** : sur la frange parisienne, en poursuivant la mutation tertiaire engagée et en créant de nouveaux franchissements sur le Boulevard périphérique, autour de l'A6, en créant de nouveaux franchissements et des liens avec Cancer Campus, et autour de l'A86, où des densifications sont possibles et pertinentes.
- **En lien avec les gares d'interconnexion** : pôle Arcueil-Cachan et la RD920, pôle Aragon et la RD7 en lien avec le Tram T7, pôle de l'IGR avec le projet Cancer Campus dont les retombées locales et métropolitaines sont à organiser progressivement.
- **Dans les secteurs sud**, il s'agira d'assurer plus de perméabilité et de liens vers Orly-Rungis, et d'optimiser les dessertes bus, tout en maximisant l'effet du TVM, et d'explorer le potentiel foncier pour dynamiser les mutations des tissus urbains.

Lieux et liens stratégiques



## Conclusion

Avec le projet du Grand Paris Express, la CAVB entrera dans une nouvelle étape de son développement. Le positionnement de la CAVB dans les dynamiques de la métropole va évoluer, une nouvelle résilience est à construire.

Plusieurs pistes se dessinent pour préparer ces changements, pour les accueillir tout en maintenant les atouts et les spécificités du territoire : la valorisation du potentiel de mutation des pôles gares et des axes, tout en renforçant l'articulation temporelle entre projets de transports et projets urbains, l'optimisation du potentiel mutable du tissu banal diffus et des grands ensembles, la production de logements diversifiés, la refonte du système de rabattement sur les gares avec un soin particulier apporté aux lieux d'intermodalité, l'accélération de l'ensemble du réseau des modes actifs et de sa cohérence avec les liaisons vertes, la valorisation soutenue des atouts paysagers et patrimoniaux ainsi que de la trame verte et bleue. L'ouverture de nouveaux secteurs de projets sera un vecteur important pour créer de nouveaux liens stratégiques à la métropole.

# PowerPoints



# Prospective territoriale CA du Val de Bièvre

Diagnostic prospectif  
Pistes pour l'avenir

Synthèse décembre 2012



INSTITUT  
D'AMÉNAGEMENT  
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE



Val de Bièvre  
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION



# Objectifs de la prospective territoriale

## ➤ Une démarche pour examiner :

- l'avenir du territoire dans la métropole, avec le futur réseau du GPE
- ses spécificités
- ses orientations possibles de développement urbain

## ➤ 3 volets :

- 1 - Diagnostic préliminaire / séminaire octobre 2011
- 2 - Diagnostic prospectif, scénarios et objectifs / comité de pilotage juin 2012
- 3 - Pistes d'action et lien avec les outils (PLH, PLD) / séminaire octobre 2012

## ➤ Questions principales :

- Comment pourraient évoluer les dynamiques d'aménagement et leurs grands équilibres programmatiques ?
- Comment réorganiser les mobilités pour aller vers une ville à courtes distances ?
- Quels impacts sur les quartiers des gares ?
- Quelles pistes d'actions nouvelles sur le logement ?
- Comment valoriser l'atout de la qualité urbaine ?

# Sommaire

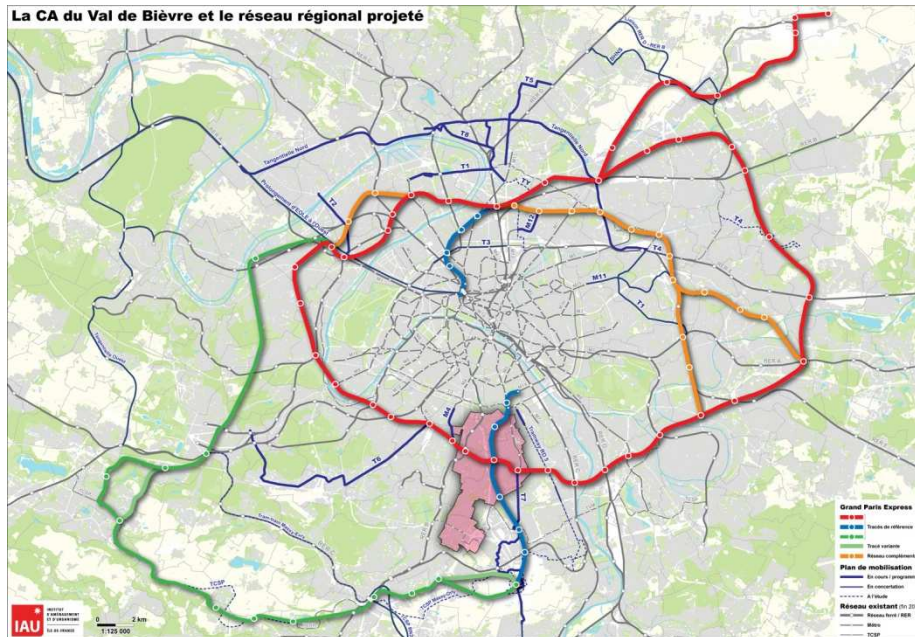
<b>La CAVB dans la métropole .....</b>	<b>4</b>	<b>Les nouvelles mobilités .....</b>	<b>19</b>
Une position stratégique dans le développement régional		La ville des courtes distances	
<b>Les mutations du tissu urbain .....</b>	<b>6</b>	Optimiser le maillage des bus	
Portrait		Principes d'actions sur la voirie	
Les densités interrogées face à la nouvelle desserte		Le réseau de circulations douces	
Les projets d'aménagement		<b>Le logement, l'habitat .....</b>	<b>24</b>
Les équilibres programmatiques, les portages fonciers		Diversité du tissu et des formes d'habitat	
Dynamiques autour de la CAVB : 5 à 6 millions de m <sup>2</sup>		De forts besoins en logements	
Ce que va changer le GPE		Les logements autorisés dans la CAVB : évolutions et engagements	
Les futures gares et leurs quartiers : une interaction permanente		Pistes d'actions	
<b>Prospectives temporelles .....</b>	<b>14</b>	<b>Qualité urbaine et paysage .....</b>	<b>29</b>
A court terme		Une forte unité géographique du territoire, une qualité spatiale reconnue	
A moyen terme, premier temps		Intentions paysagères	
A moyen terme, second temps		<b>Lieux stratégiques et liens métropolitains ...</b>	<b>32</b>
Secteurs de projets à faire avancer		De nouveaux secteurs à développer en lien avec les voisins	
<b>Préconisations thématiques .....</b>	<b>19</b>	<b>Conclusions .....</b>	<b>34</b>



# La CAVB dans la métropole

# Une position stratégique dans le développement régional

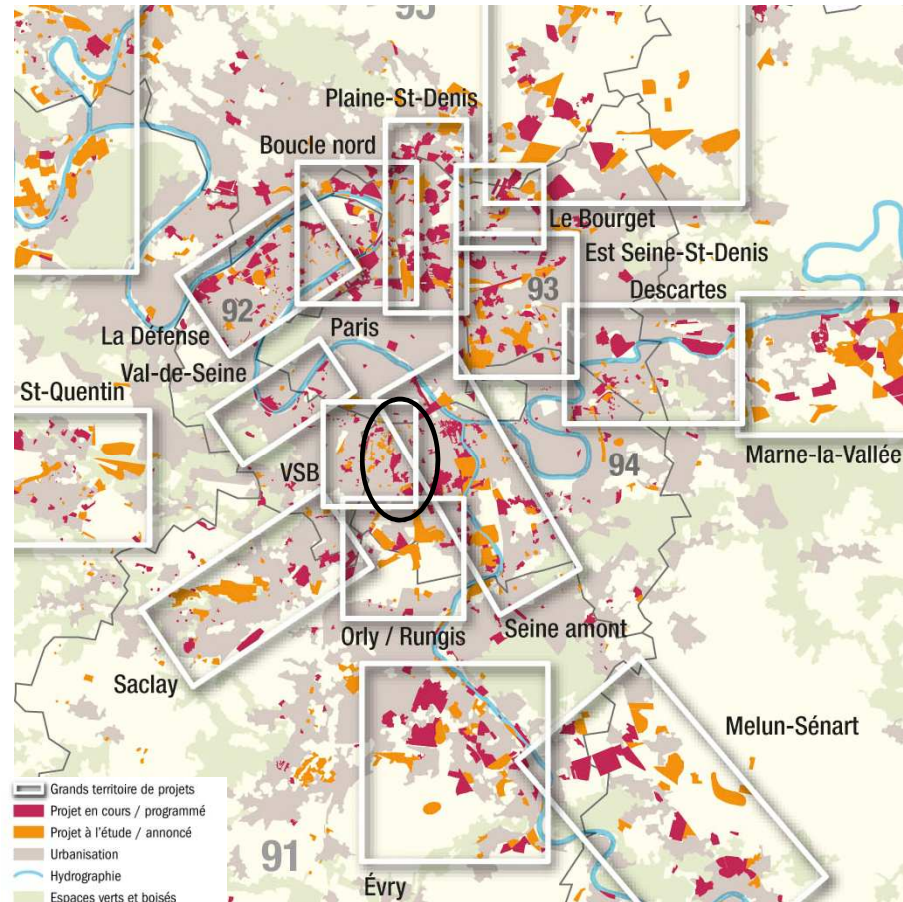
## Le réseau de transport du GPE



La CAVB occupe une position particulière :

- à la croisée des projets de transport du Grand Paris
- au cœur de dynamiques de projets urbains récents et à venir
- à la croisée des dynamiques de l'immobilier d'entreprise

## Les grands territoires de projets d'Île-de-France



# Les mutations du tissu urbain



# Portrait

## La CAVB

- 201 603 habitants en 2009, 21 km<sup>2</sup>, 96 habitants /ha
- 89 553 logements
- 75 000 emplois (18 % hospitaliers, 6,5 % télécoms)

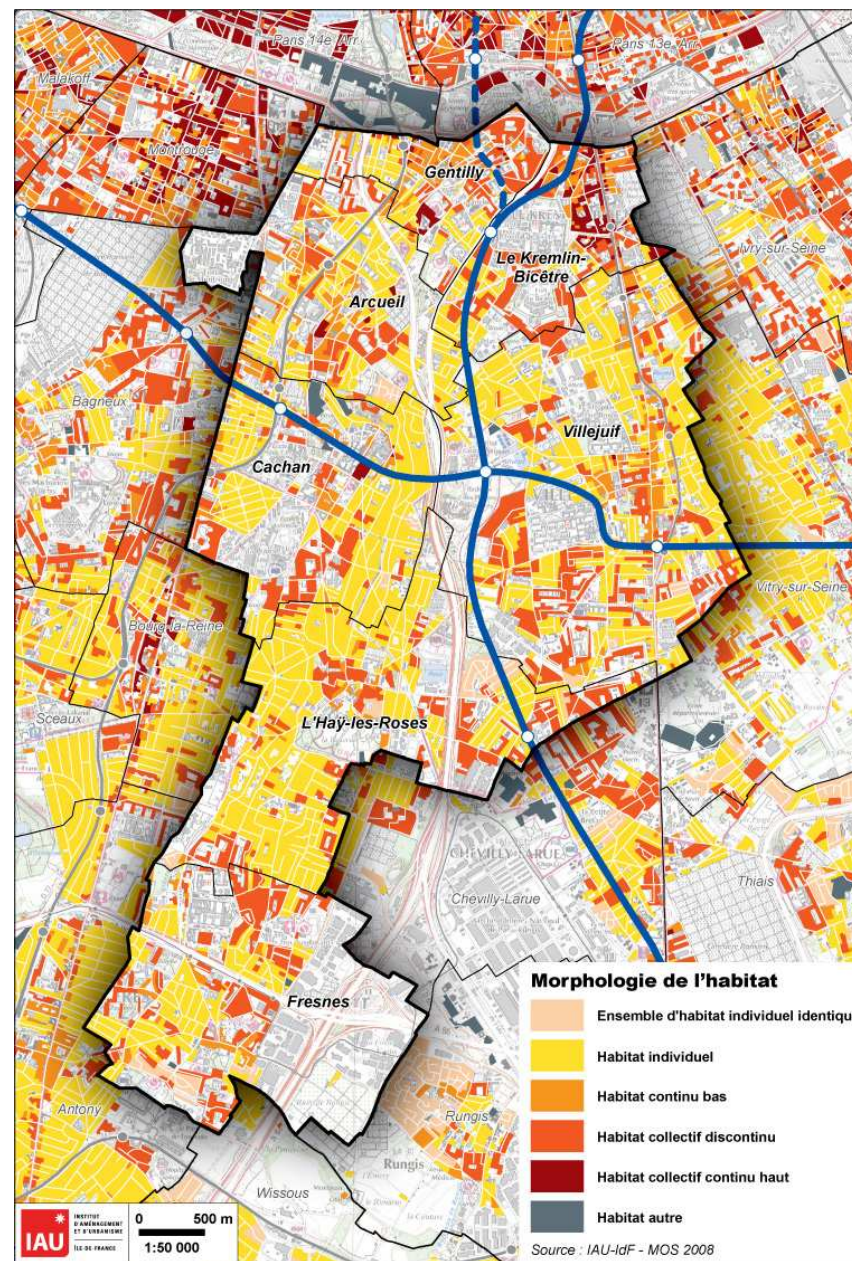
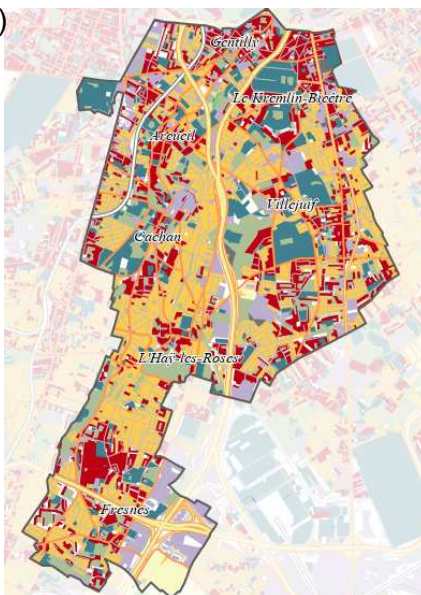
## Un territoire socialement mixte :

- évolutions des revenus proches des évolutions de la médiane régionale, tout en restant légèrement inférieures
- profil social moyen,
- territoire charnière entre les secteurs pauvres de l'est (ORSA) et les secteurs aisés de l'ouest et du sud (92)

## 85 % du territoire est construit (MOS)

- habitat individuel 30 %
- habitat collectif 22 %
- équipements, activités et transports : 33 %

Des centralités le long des axes routiers et des centres anciens, de nombreuses polarités intérieures, mais peu aux gares





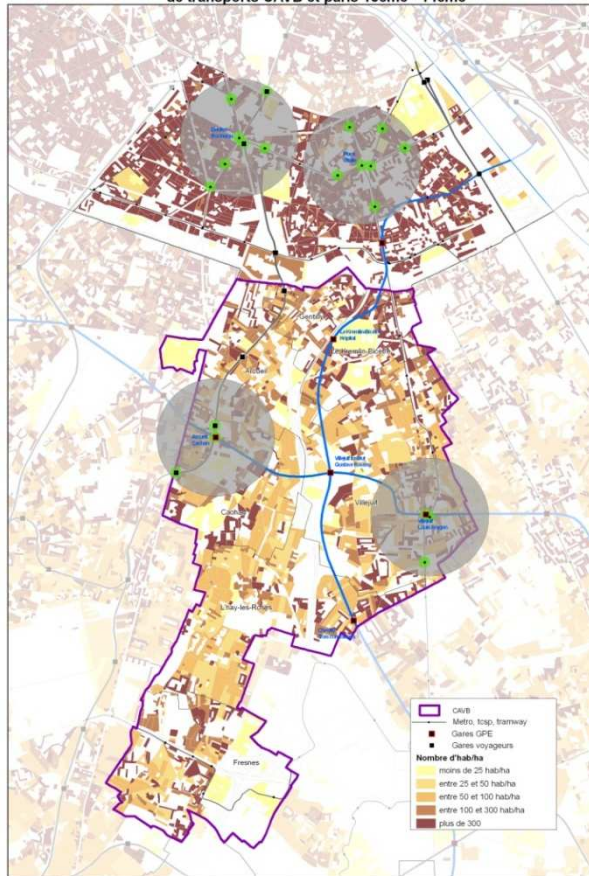
# Les densités interrogées face à la nouvelle desserte

## Comparaisons

CAVB / Paris 13<sup>e</sup>, 14<sup>e</sup> et / 19<sup>e</sup>, 20<sup>e</sup>

Densités dans un rapport moyen de 1 à 3

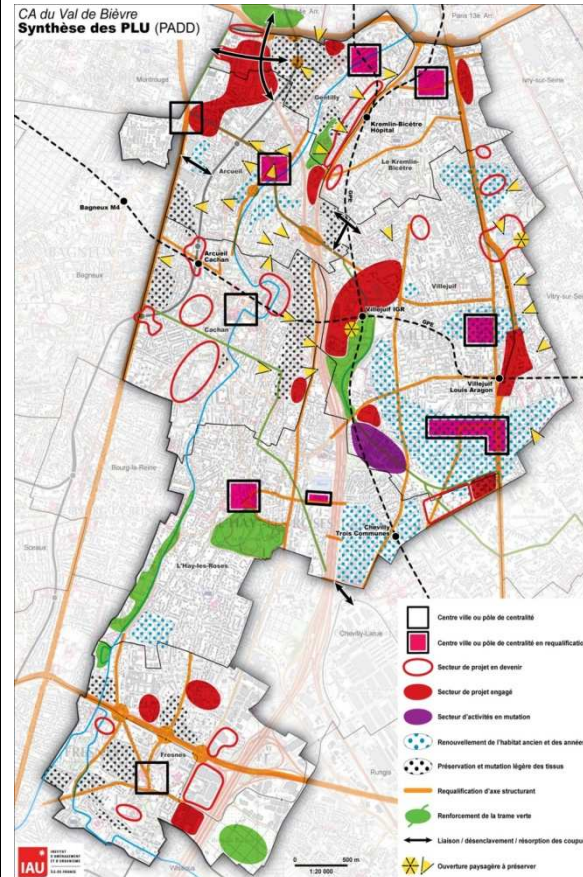
Densité de population autour des principaux pôles de transports CAVB et Paris 13<sup>ème</sup> - 14<sup>ème</sup>



## Analyse des PADD des PLU

convergences, projets,

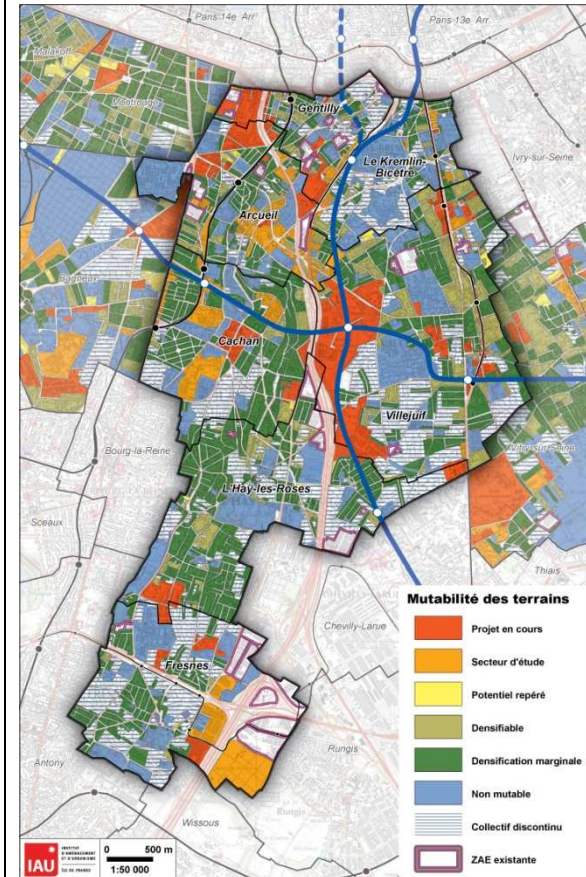
mutations permissives du tissu banal



## Potentiels de densification diffuse

300 logements/an

emprises tertiaires obsolètes : 300.000 m<sup>2</sup>





# Les projets d'aménagement

- Les projets en cours ou programmés (démarrage court terme)
- Les projets à l'étude (démarrage moyen terme)
- Les secteurs de projets (vocation pas encore actée)

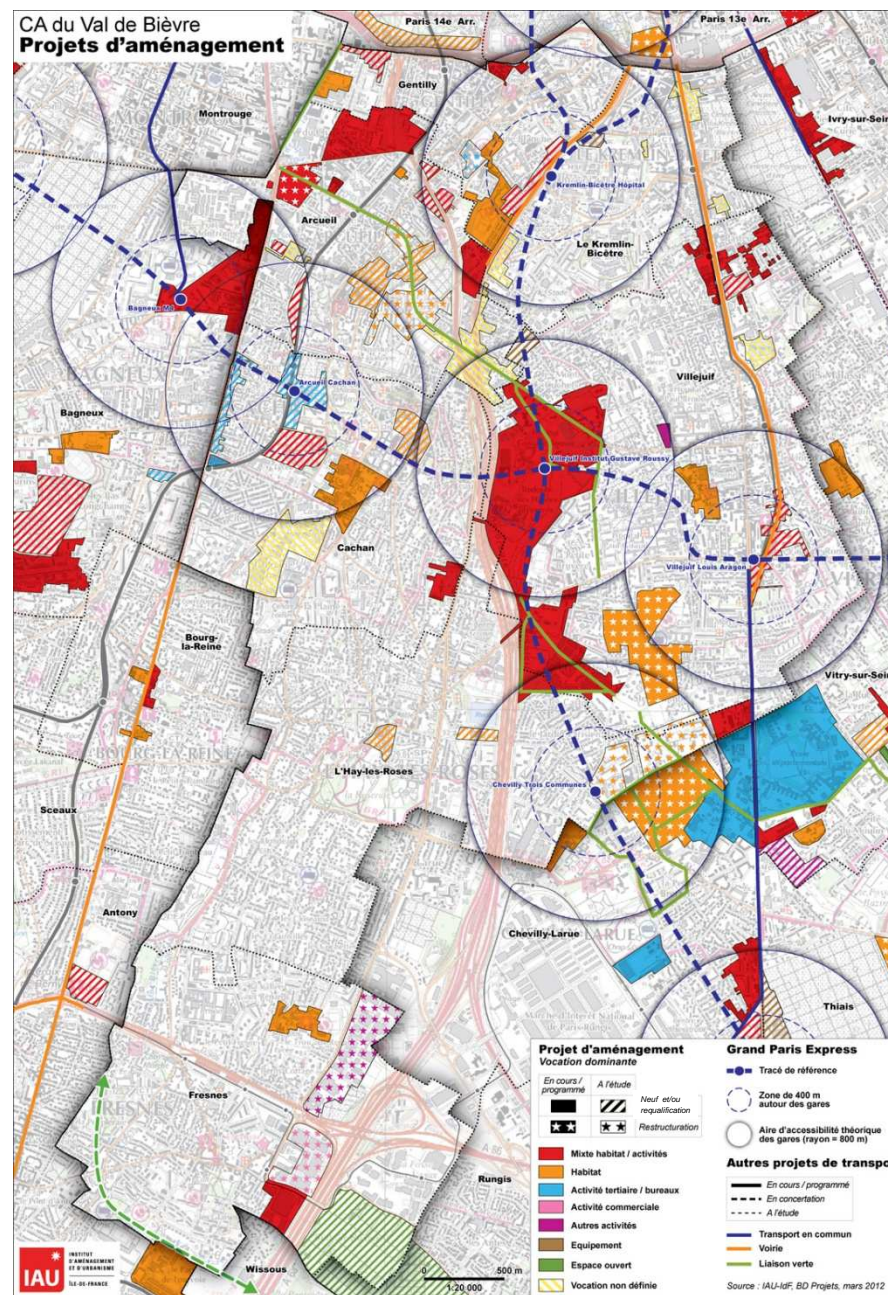
**2 millions de m2 SHON de programmes immobiliers** dont plus de 3/4 en cours ou programmés, 1/4 à l'étude.  
850 000 m<sup>2</sup> de logements / 1 million de m<sup>2</sup> d'activités économiques.

## 1,5 million de m2 de surfaces résiduelles (estimations)

- dont plus d'1/3 de logements et presque 2/3 d'activités économiques
- environ 500 000 m<sup>2</sup> de logements, soit environ 7 000 logements
- environ 870 000 m<sup>2</sup> d'activités (dont 700 000 m<sup>2</sup> bureaux)
- Cancer Campus en occupe une grande partie (40 %)

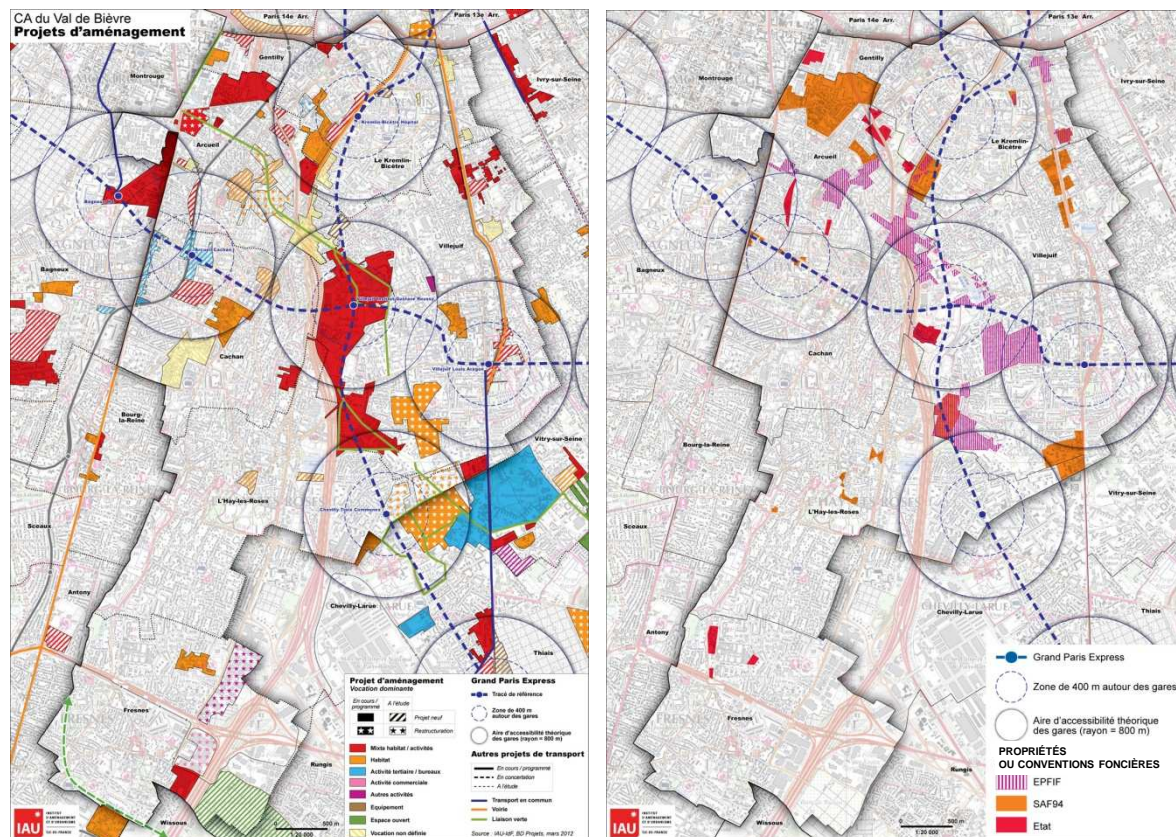
## 80 % de la SHON des projets dans les 800 m autour d'une gare GPE (1,2 million m<sup>2</sup>)

- Cancer Campus représente la moitié





# Les équilibres programmatiques, Les portages fonciers



**1,5 million de m<sup>2</sup> de surfaces résiduelles (estimations)**

- 500 000 m<sup>2</sup> de logements, soit environ 7 000 logements
- environ 870 000 m<sup>2</sup> d'activités (dont 700 000 m<sup>2</sup> bureaux)

**Question de l'équilibre logements / bureaux**

- 7 ans de stock logements,
- Cette répartition participera à l'augmentation du taux d'emploi
- Mais un écoulement 2 à 3 fois plus lent du stock de projets bureaux (si tout se fait + si convention d'équilibre constante à 2 pour 1)

**Portages fonciers**

Total SAF94 + EPFIF : 140 ha  
dont 90 font l'objet de projets  
+ terrains Etat 16 ha

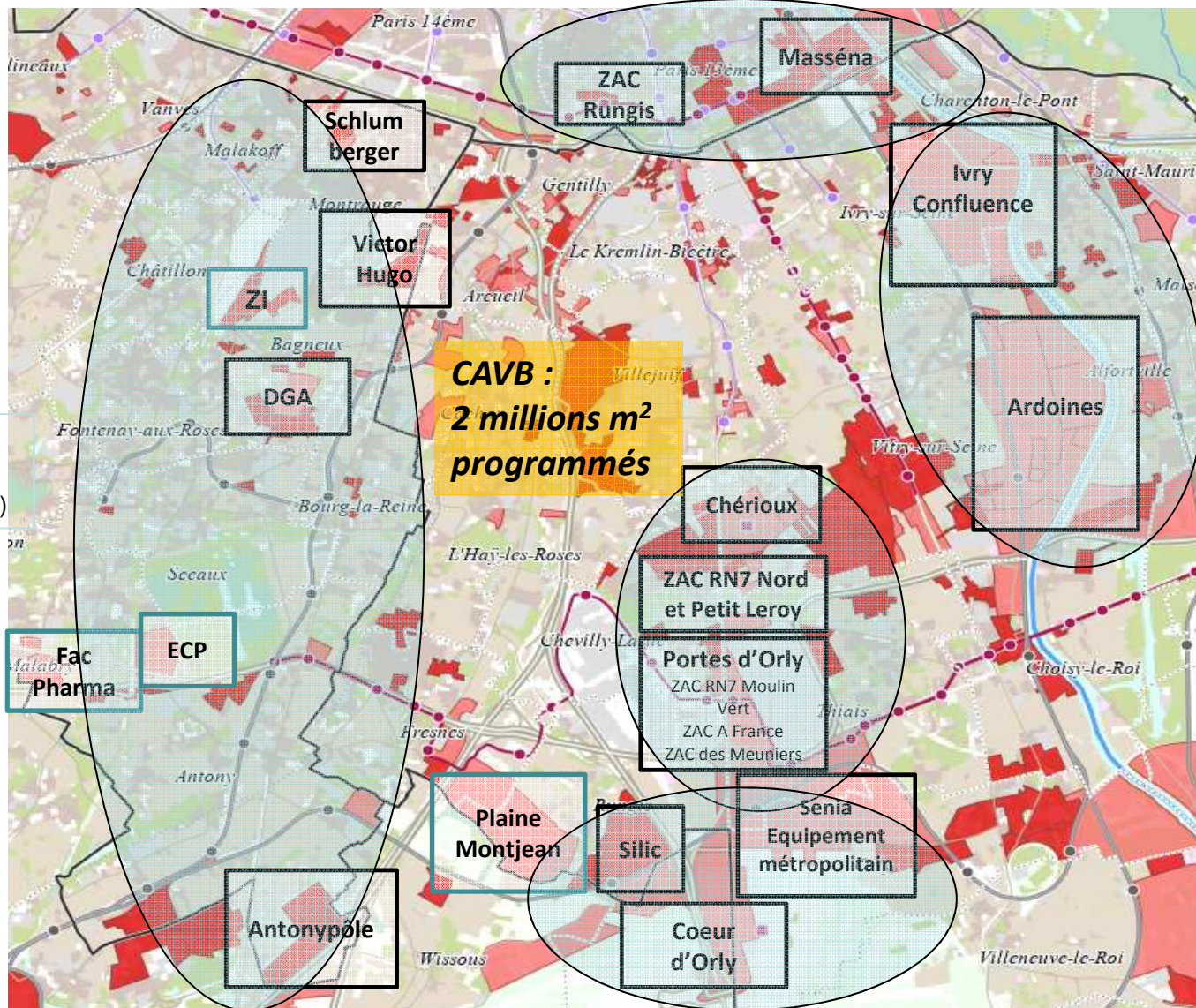
→ **Modifier les programmations actuelles (++) ?**

→ **Besoin de nouveaux secteurs de projets à moyen et long terme ?**

→ **Quelle évolution de la convention d'équilibre ?**



# Dynamiques autour de la CAVB : 5 à 6 millions de m<sup>2</sup>



**SUD PARIS**  
520 000 m<sup>2</sup>

**SEINE AMONT**  
2,9 millions m<sup>2</sup>  
(4 millions à terme)  
(SADEV, EPORSA)

**RN7 SUD**  
440 000 m<sup>2</sup>  
(EPORSA, CG94)

**ORLY**  
740 000 m<sup>2</sup>  
(ADP, SILIC)

**SUD-EST 92**  
1 million m<sup>2</sup>  
(CG92, SEM92 ...)





# Ce que va changer le GPE

**Un bassin d'emploi plus étendu,**  
toujours orienté vers Paris et les Hauts-de-Seine  
+ meilleur accès à  
Orly-Rungis, Seine Amont, Créteil

**Un potentiel d'attraction accru,**  
à condition de développer des emplois à  
proximité des stations et de profiter du  
positionnement entre Paris et Orly

**Une nouvelle offre de transport au bénéfice :**

- des habitants et des emplois de l'Haÿ-les-Roses et Villejuif (+30 % de population desservie)
- des habitants du Kremlin-Bicêtre et de Gentilly (station KB-Hôpital) : respectivement +20 % et +14 % desservis

**Une offre supplémentaire grâce au maillage**

**Maillage direct** pour Arcueil, Cachan et Villejuif

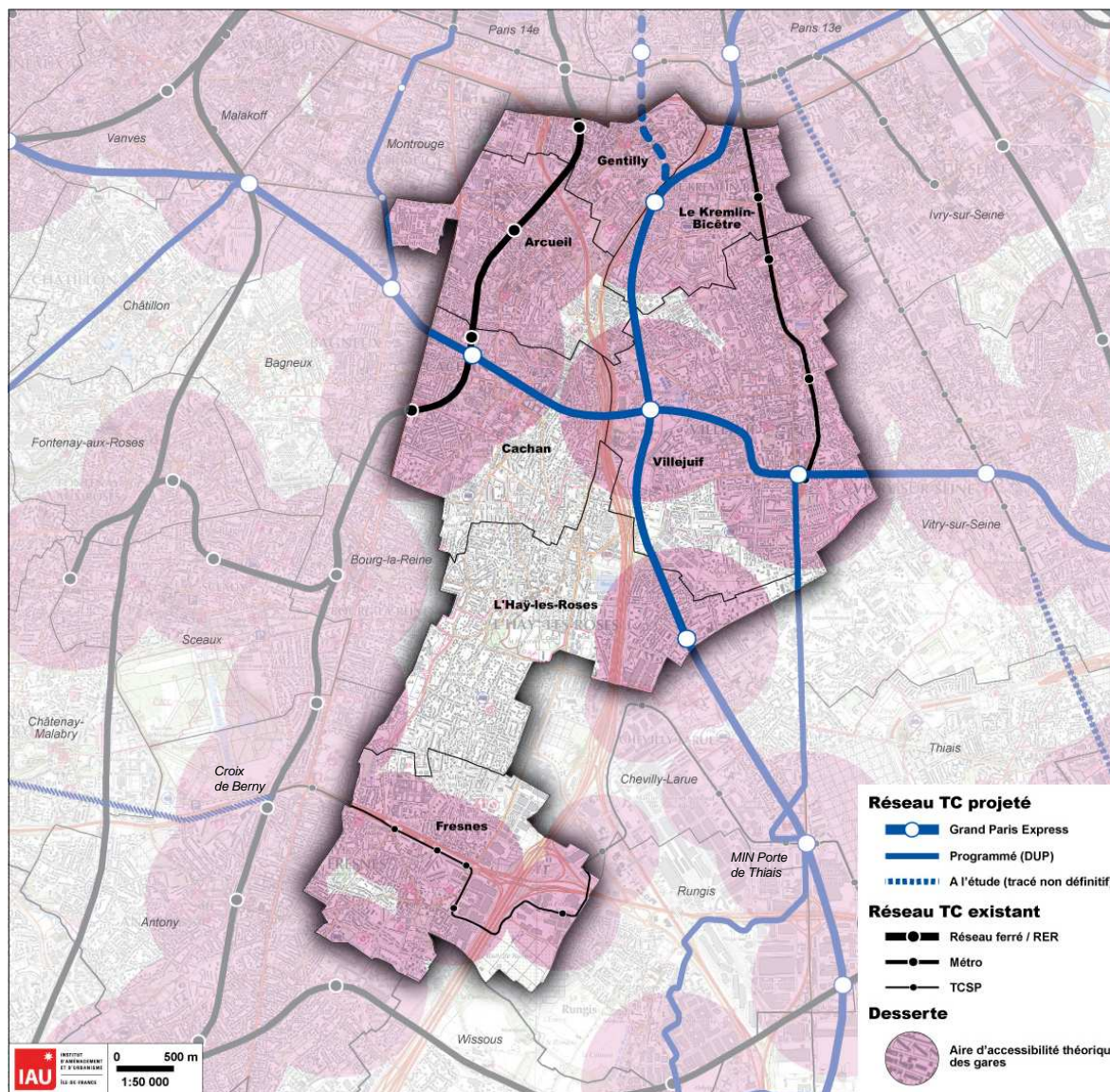
- avec le RER B,
- avec le Métro M<sup>7</sup>,
- entre les deux branches du GPE

**Maillage indirect** pour Fresnes

- grâce au TVM entre RER B et GPE (futur TZen)

**Un enjeu : renforcer les liaisons au sud**

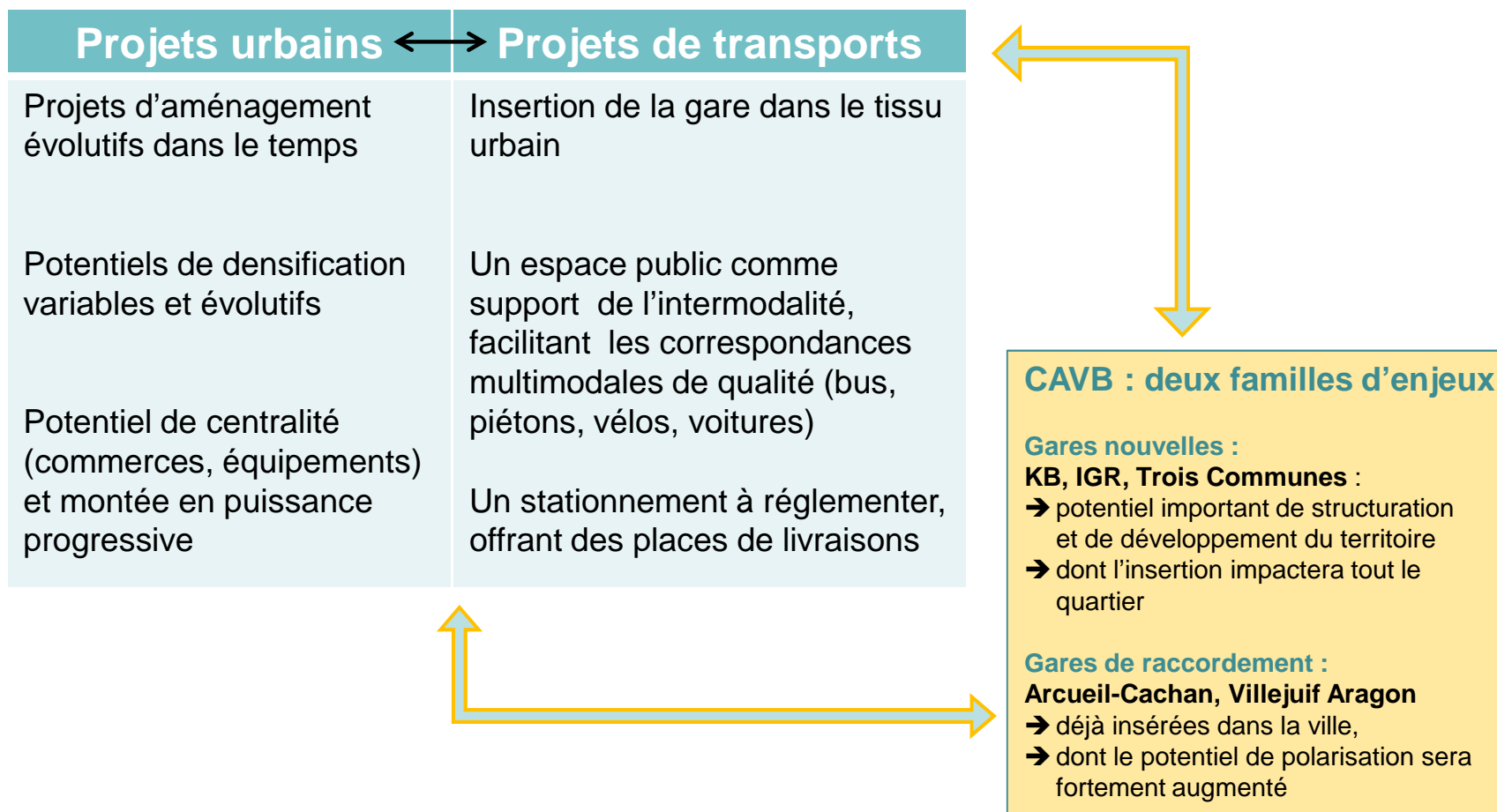
## Nouvelles liaisons E-O métropolitaines Renforcement des radiales





# Les futures gares et leurs quartiers : une interaction permanente

L'interaction urbanisme – transport : un des fondements du Sdrif et des actions du Grand Paris se base sur les principes du développement durable et de la ville des courtes distances.



# Prospectives temporelles

**Effets des projets en cours et à l'étude**

**Etudes à lancer  
pour une meilleure articulation  
des projets d'aménagement avec les projets de transport**

## A court terme

Le court terme représente l'horizon 2015.

On aura achevé la requalification de la RD 7 et de l'A6b.  
Les tramway T7, T3 et T6 ainsi que le Metro M4 à Montrouge auront été mis en service.  
La requalification de la RD 920 sud (92) sera terminée.

Dans le même temps, plusieurs projets engagés seront achevés :

- ZAC Pasteur,
- ANRU Chaperon vert et Vache noire,
- Parc Silic

La ZAC Cerisaie sud sera bien avancée

Et d'autres projets auront commencé :

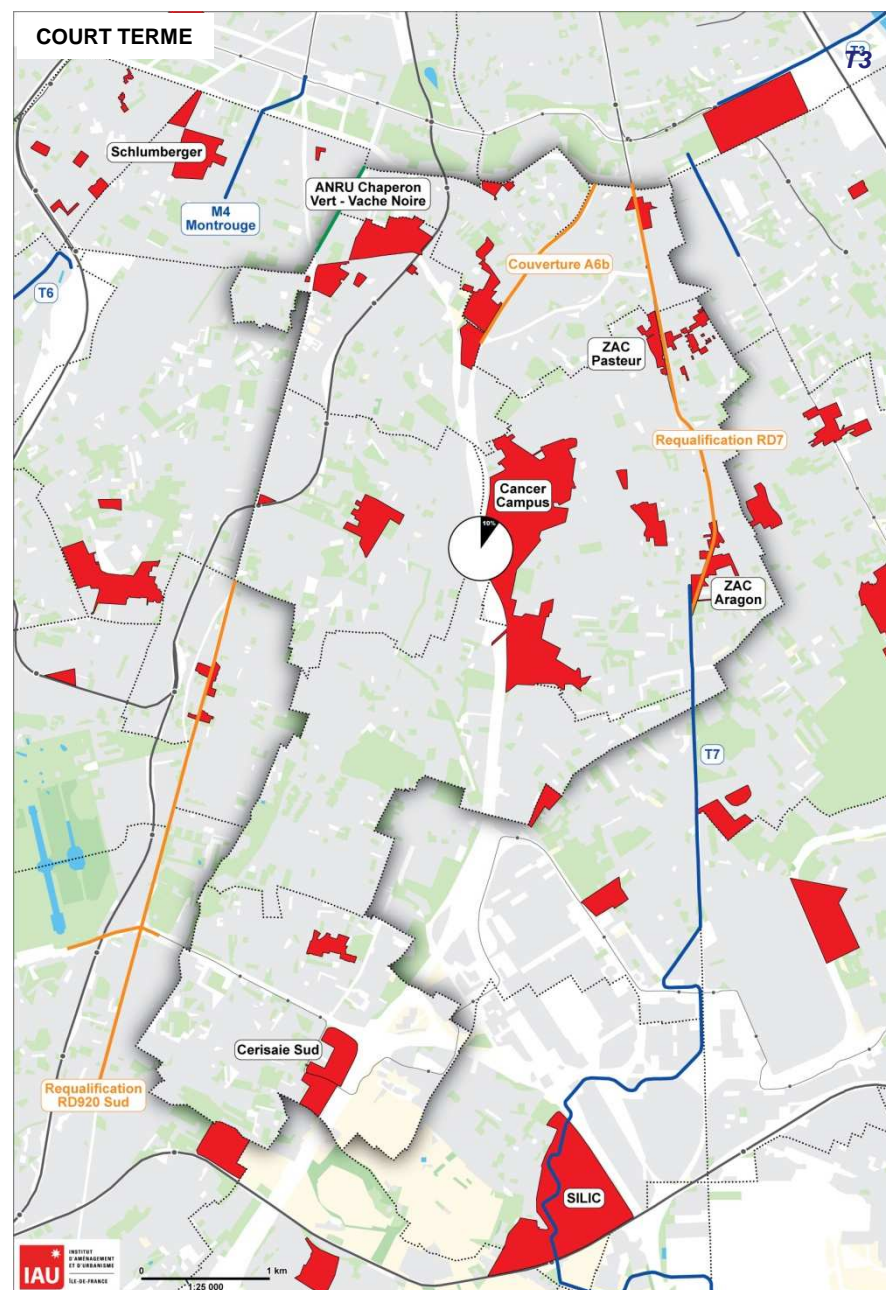
- Cancer Campus,
- ZAC Aragon ...

Autour :

- Le projet Schlumberger à Montrouge sera fini,
- La mutation de la Silic à Rungis aura bien avancée

**Des avancements sont nécessaires pour mieux rebondir sur ces nouveaux transports :**

- **porte d'Italie,**
- **traversées du Boulevard périphérique,**
- **mutation du secteur Gabriel Péri**





## A moyen terme, premier temps

Cette hypothèse correspond à une première ouverture du GPE – la ligne rouge, programmée pour 2018 – avec les stations Arcueil Cachan, IGR, Aragon.

Cette même époque correspond à l'ouverture du M4 à Bagneux. Le tramway RD 5 (Ivry – Vitry – Orly) sera peut-être achevé. La coulée verte Bièvre – Lilas sera terminée ou bien avancée.

Dans le même temps :

- Cancer Campus aura bien avancé,
- La ZAC du Coteau à Arcueil pourra être finie
- La ZAC Aragon pourrait être finie,
- Le secteur RD 920 - Carnot pourrait être bien avancé
- Le secteur Cousté Dollé sera en cours d'achèvement
- La ZAC Paul Hochart et une grande partie des quartiers sud auront avancé.

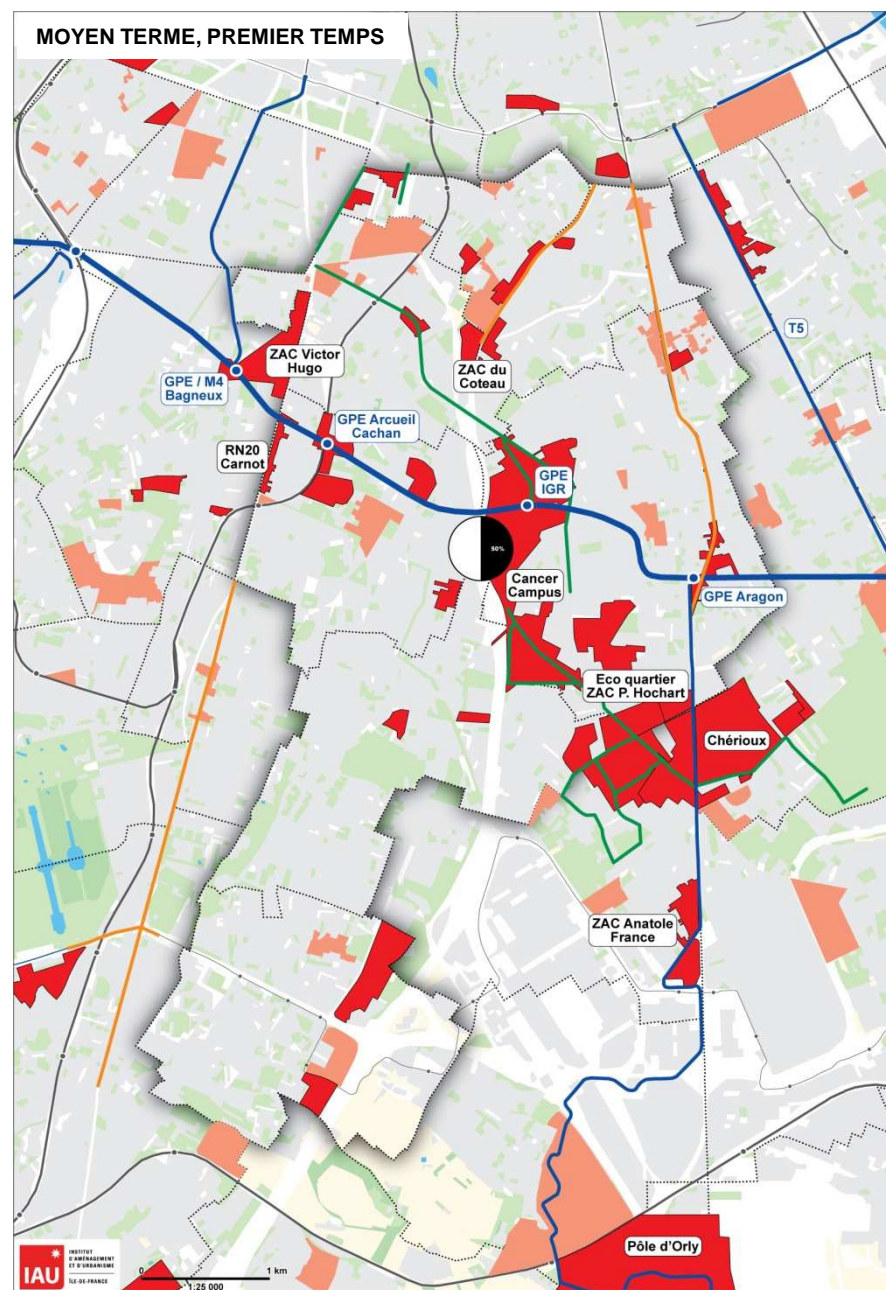
Autour,

- La ZAC Victor Hugo aura bien avancé,
- Le domaine Chérioux et les ZAC de la RD7,
- Le pôle d'Orly également.

*L'impact de l'ouverture des 2 gares d'interconnexion (Arcueil-Cachan et Aragon) sera, à ce stade, plus fort que celui de la station IGR. Leurs quartiers pourraient être dynamisés bien plus, compte tenu de cette nouvelle offre.*

**Une anticipation semble nécessaire dès aujourd'hui :**

- **autour des 2 gares (Arcueil-Cachan et Aragon)**
- **le long de la RD 920**
- **le long de la RD7, au nord et au sud d'Aragon**



## A moyen terme, second temps

Cette hypothèse correspond à une seconde ouverture du GPE – la ligne bleue – avec les stations KB Hôpital, IGR, Trois Communes.

Dans le même temps:

- Cancer Campus sera presque achevé,
- Les quartiers d'Arcueil auront été rénovés
- La mutation du site de l'ENS sera bien avancée
- Les Quartiers Sud auront fini leur rénovation
- Le sud aura avancé, avec la Plaine Montjean et des mutations autour de l'A86.

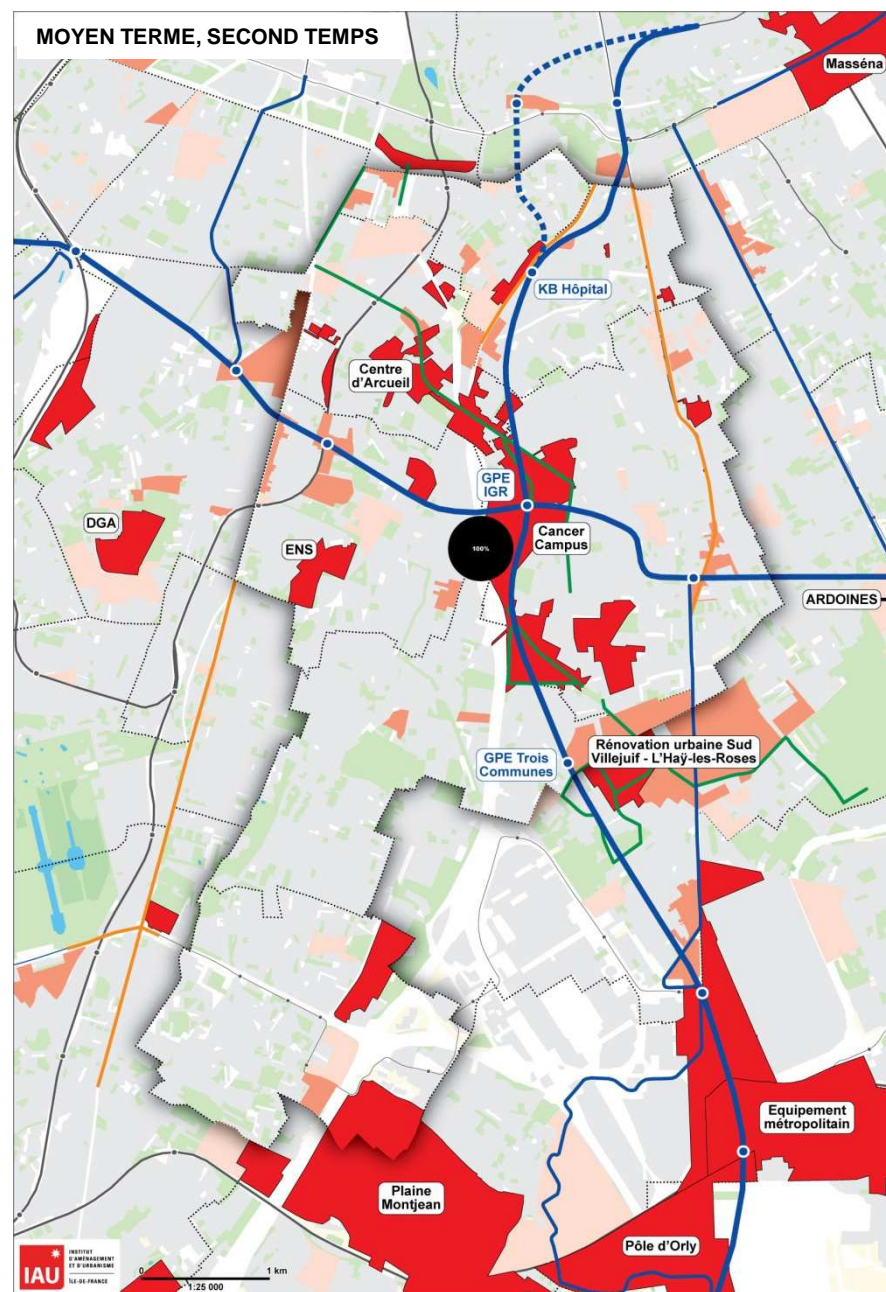
Cancer Campus continuera son rayonnement, car l'effet de centralité mettra du temps à se constituer et à s'enraciner dans le territoire.

A l'extérieur, les effets se feront sentir fortement :

- arrivée à maturité des Ardoines et de Masséna
- achèvement du site DGA Bagneux,
- bon avancement des projets sur Thiais et sur le pôle d'Orly (gare TGV).

**Une anticipation est à mettre en place :**

- **secteur des Quatre Chemins, en lien avec la nouvelle intermodalité de Cancer Campus**
- **secteur Gabriel Péri, à renforcer et à élargir, en lien avec la nouvelle station KB**
- **secteur Trois Communes, à intensifier en lien avec la rénovation urbaine**





# Secteurs de projets à faire avancer

*(projets déjà pressentis à renforcer, projets à initier)*

## Dans les quartiers des gares de raccordement

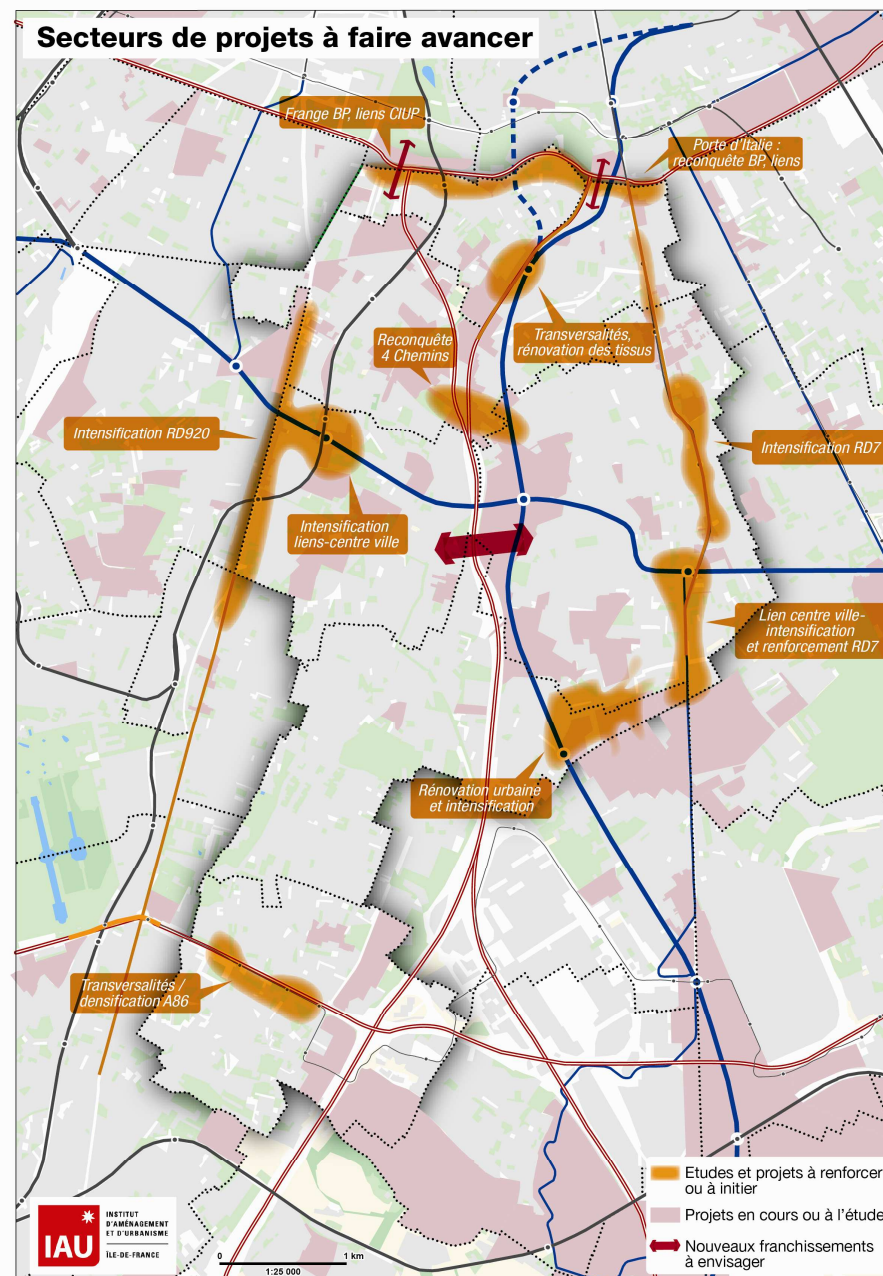
- Arcueil Cachan : en lien avec la RD920 et le centre-ville, en lien avec le secteur Convention –Raspail
- Villejuif Louis Aragon : lien avec le centre-ville, densification le long RD7, rénovation des quartiers sud

## Dans les quartiers des gares nouvelles

- IGR : ZAC Cancer Campus, secteur des 4 chemins
- Kremlin Bicêtre Hôpital : secteur Gabriel Péri élargi, liens avec le centre de Gentilly
- Trois Communes : restructuration et intensification des quartiers sud

## Le long des axes structurants

- RD 920 : tout le long
- RD 7 : tout le long, et surtout :
  - entre Villejuif Léo Lagrange et Aragon
  - au sud d'Aragon, en lien avec le pôle d'Orly
- BP : reconquête urbaine, développement franchissements / liens CIUP, espaces publics,
- A 6 : nouveaux franchissements, réflexions sur une meilleure insertion de l'autoroute et valorisations urbaines attenantes
- A 86 : densifications





# Préconisations thématiques

## Les nouvelles mobilités

# La ville des courtes distances

## Profiter de la nouvelle desserte et des nouvelles stations pour renforcer l'attractivité du territoire :

- Définir une stratégie globale bénéfique à l'ensemble du territoire, y compris les secteurs non directement desservis
- Promouvoir la ville des courtes distances

### Aujourd'hui dans la CAVB :

28 % des habitants travaillent dans la CAVB.

Parmi eux, **35 % utilisent la VP**

(contre 32 % à Est Ensemble, 31 % à Plaine Commune, 29 % à GPSO)

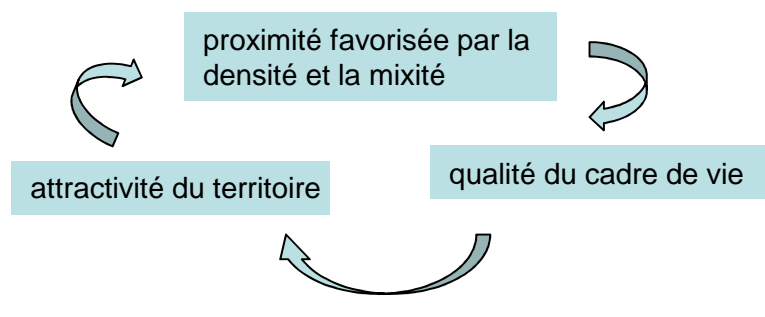
### A l'avenir :

- Renforcer le tissu existant, en particulier aux stations
- Proposer une offre de services multimodale et intégrée :
  - **Optimiser le maillage bus**  
entre les polarités du territoire et en particulier en rabattement sur les stations du réseau structurant mais sans dégrader la desserte des quartiers
  - **Favoriser les modes actifs**  
(piétons et cyclistes) pour les déplacements entre les centralités locales et dans les quartiers de station
  - **Organiser et assurer l'information multimodale**
- Sensibiliser les habitants et usagers du territoire aux *bénéfices de la ville des courtes distances*, accompagner l'évolution des comportements, par la connaissance des solutions alternatives

### La ville des courtes distances :

- *Densité urbaine et démographique*
- *Mixité fonctionnelle et sociale*
- *Proximité géographique et modes alternatifs à l'automobile*

*Ses bénéfices profitent autant aux habitants qu'aux autres usagers du territoire, en particulier aux emplois*



### Mise en œuvre :

- Un nouveau PLD pour chaque horizon temporel (2020, 2030)
- Etudes par mode : bus, hiérarchisation du réseau viaire, plan piéton et plan vélo communautaires, PAVE, PLU (emplacements réservés, servitudes de passage, normes de stationnement)

# Optimiser le maillage des bus

## Aujourd'hui

Réseau RATP (23 lignes dont TVM + 4 Mobilien)

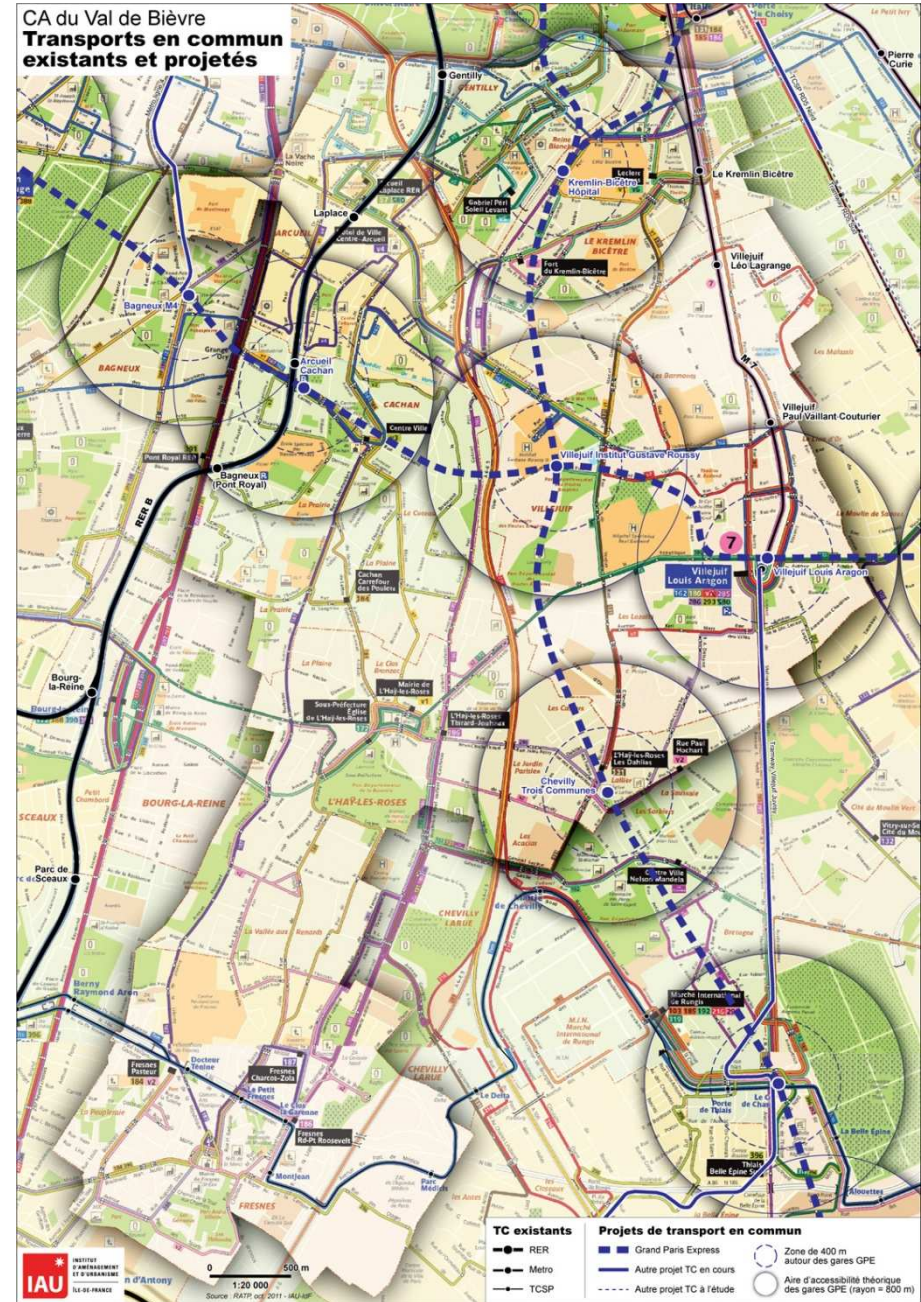
Valouette (7 lignes : 5 communales, 2 intercommunales)

## Adapter le réseau RATP en complémentarité avec le réseau structurant (M/RER)

- **Renforcement de l'offre de lignes qui se rabattent sur les gares** (au fur et à mesure de la mise en service des nouvelles stations).
- **Optimisation de la desserte de l'Hay-les-Roses et de Fresnes** :  
maillage et rabattement sur le réseau structurant, renforcement de l'offre (nombre de lignes, itinéraires, fréquences)
- **Adaptation des itinéraires de certaines lignes** (impact limité sur l'exploitation)
- **Prolongation de certaines lignes** (impact sur l'exploitation à prendre en compte)

## Adapter le réseau Valouette en complémentarité avec le réseau RATP

- **Viser un caractère plus intercommunal et transversal** à ce réseau reliant centralités locales, équipements et gares, réduire et éviter boucles et antennes
- **Viser plus de simplicité, optimiser le réseau** :  
réduire le plus possible les itinéraires communs avec les lignes RATP, offrir de nouvelles dessertes





# Principes d'actions sur la voirie

## A l'échelle de la métropole :

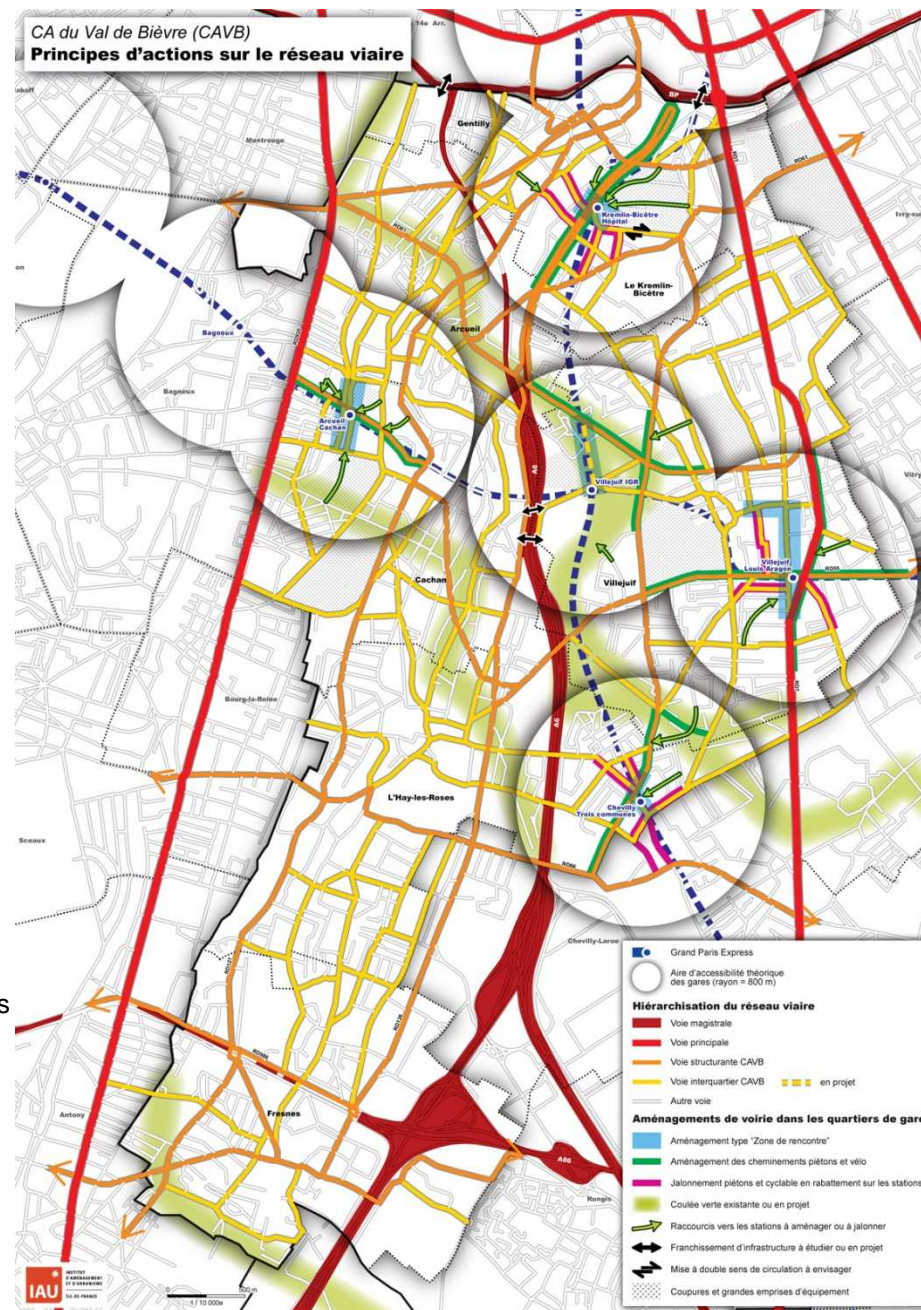
- Réduire les fractures des grandes infrastructures : réflexion globale à engager sur l'A6 nouveaux franchissements à envisager sur le BP et l'A6
- Requalifier la RD 920

## À l'échelle du territoire :

- Hiérarchisation du réseau viaire :
  - Magistrales (autoroutes, voies rapides)
  - Principales (grands axes métropolitains)
  - Structurantes à l'échelle du territoire CAVB (indépendamment du statut), et raccordant aux voies principales et aux voisins
  - Interquartiers (liant quartiers et communes)
  - Locales
- Pacifier les voies interquartiers et locales : Zone 30 pour apaiser la circulation et généraliser le double sens cyclable
- Pour certaines voies interquartiers qui ne permettent pas toutes les circulations, étudier la faisabilité de rétablir les continuités (doubles sens, jonctions)

## Dans les quartiers de station :

- Des zones de rencontre aux abords immédiats des stations, plus ou moins étendues en fonction de l'intensité des flux et des usages
- Aménagement et jalonnement des cheminements piétons et vélo le long des voies structurantes
- Jalonnement des rabattements piétons et cyclables sur les voies interquartiers
- Raccourcis piétons et si possible vélos vers les stations à étudier, à aménager et/ou à jalonner





# Le réseau de circulations douces

## A l'échelle de la métropole :

- Rabattement sur les stations - RER B, GPE, bus structurants (TVM, Bus Mobilien), dans le territoire et à proximité
- S'inscrire dans le réseau cyclable structurant (PDU IF et CG 94)

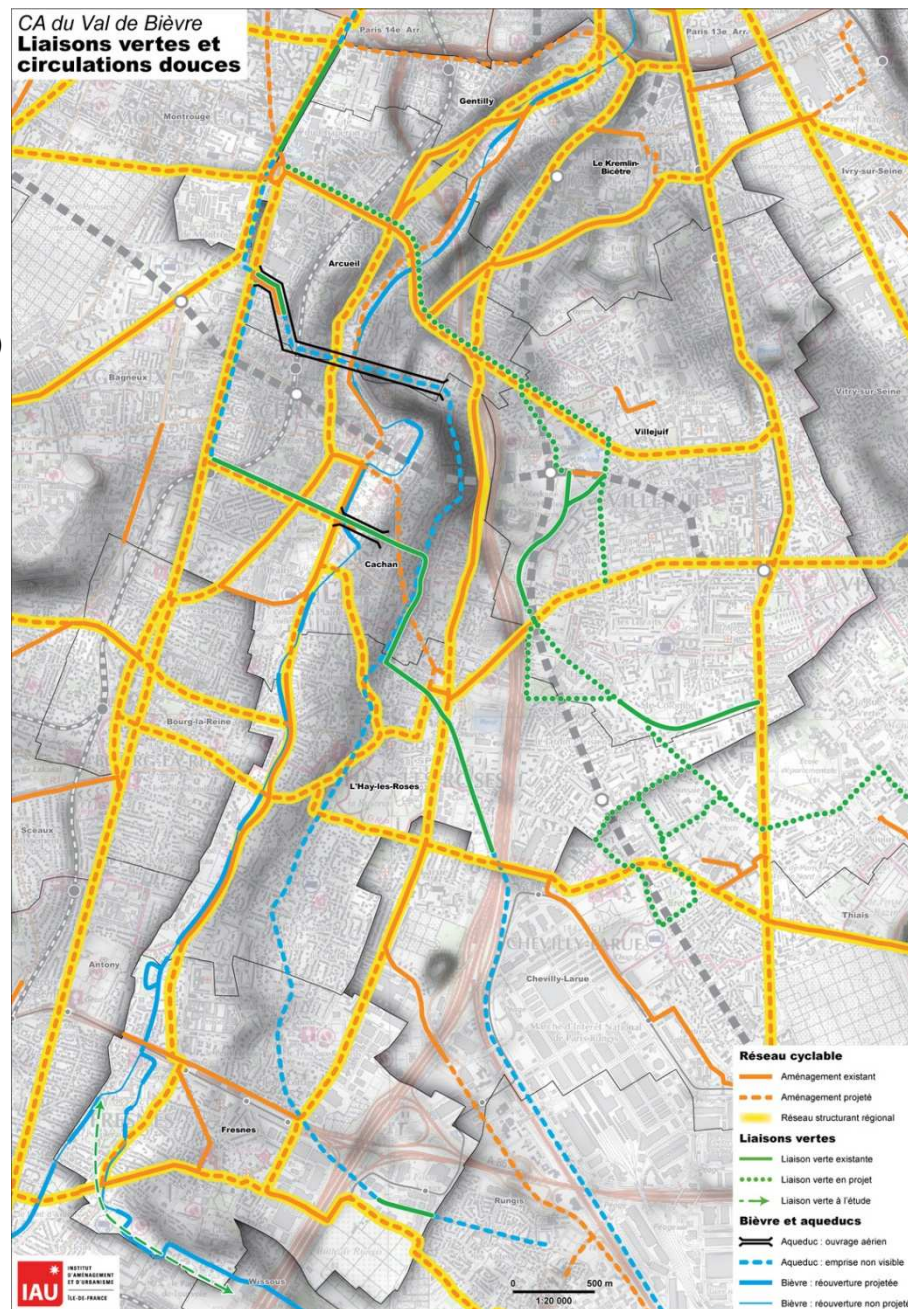


## A l'échelle du territoire :

- **Le réseau vélo structuré par le réseau départemental**
- **Il s'appuiera sur la hiérarchie de voies et leur pacification** (généralisation des Zones 30 = double sens cyclable et peu d'aménagements dédiés vélo)
- **Il facilitera les continuités** (quelques pistes cyclables, raccourcis et passages directs pour piétons, PMR et cyclistes)
- **L'aménagement des liaisons vertes – coulées vertes et aqueducs** - sera à articuler avec la trame générale

## Le rabattement des piétons et vélos sur les stations :

- **Abords immédiats** : Zones de Rencontre, raccourcis, stationnement vélo (cf SD STIF – Véligo et plan CG 2012)
- **Rabattement plus lointain** :
  - le long des voies structurantes, aménagement et jalonnement
  - sur les voies interquartiers, jalonnements directionnels
  - sur les liaisons vertes, aménagement et jalonnement



# Le logement, l'habitat

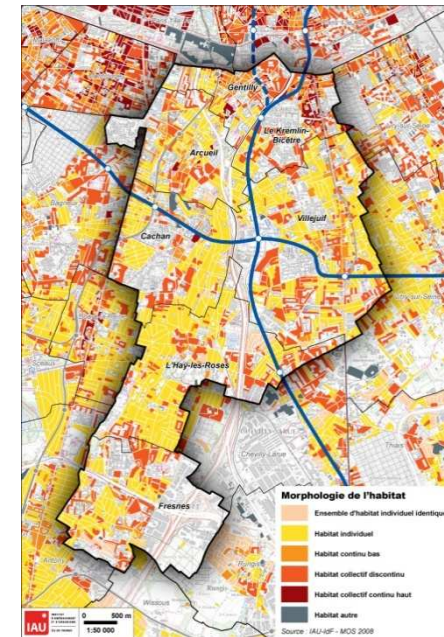


# Diversité du tissu et des formes d'habitat



Un territoire mosaïque riche et varié

Une bonne qualité résidentielle



- Mixité des fonctions (habitat/activités)
- Mixité des types d'habitat à des échelles fines
- Des potentiels de densification en travaillant de façon fine sur les tissus urbains



# De forts besoins en logements

1999 / 2009: croissance démographique de 9 %

Diminution de la taille des ménages :

- 2,35 en 1999 contre 2,28 en 2009

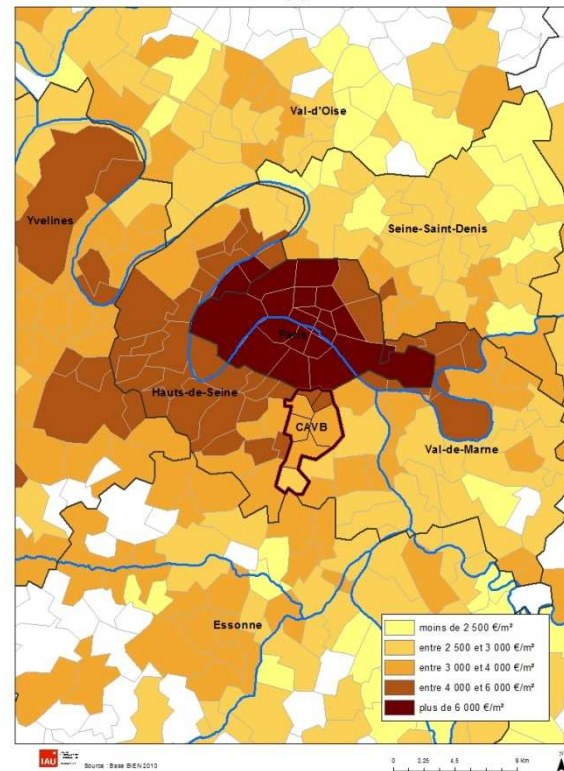
Croissance continue du nombre de demandeurs de logements locatifs sociaux :

- 38 % de logements locatifs sociaux
- 6 651 demandeurs de logement en 1999 contre 9 801 en 2009, soit une hausse de 47 % en 10 ans
- Un profil social fragile

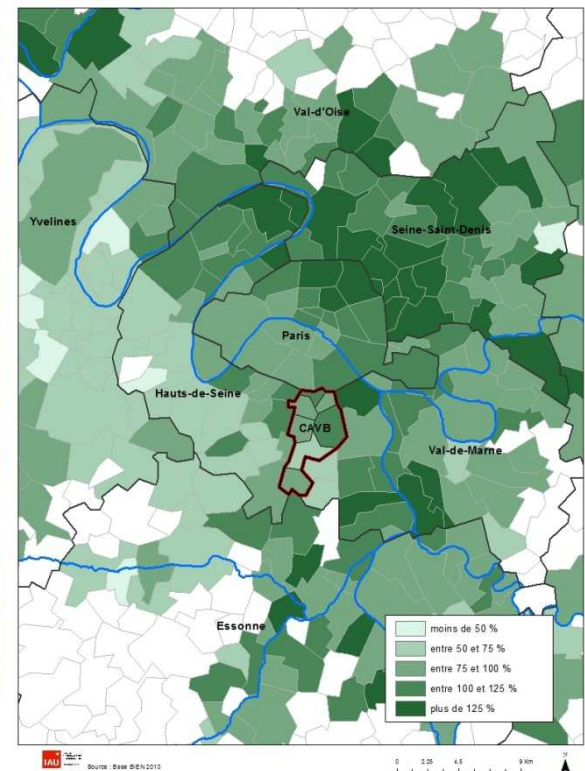
De nombreux signes de « grippage » du marché du logement :

- Faible rotation dans le parc social et décroissance du nombre de jeunes ménages dans les locataires sociaux
- Une forte croissance des prix immobiliers
- Mais un territoire qui reste accessible et attractif

Prix médian des appartements en 2010



Evolutions du prix médian au m<sup>2</sup> des appartements entre 2002 et 2010





## Les logements autorisés dans la CAVB : évolutions et engagements

Décennie 2000	PLH 2010/2015	Observatoire du logement CAVB	SDT/CDT 2012/2020
<p><u>Moyenne 2001/2010, source Sitadel :</u> 770 logements (+ résidences) autorisés / an</p> <p><u>Moyenne 1999/2006, source PLH CAVB :</u> 880 logements (+ résidences) autorisés / an</p>	1 226 logements / an (dont 36 % de logements sociaux)	<p>Nbre de logements autorisés (+ résidences) :</p> <p>2009 : 397 2010 : 2 333 Soit en moyenne: 1 365</p>	<p>1 400 logements par an pour CAVB</p> <p>= PLH + projets + diffus</p> <p>dont 36 % de LLS</p>

Fortes fluctuations annuelles  
Objectif du PLH (moyenne) atteint en 2009/2010

Programmation actuelle : un rythme des constructions qui pourrait dépasser 1 400 logements/an (bilan mi-parcours PLH)

Un engagement de la CAVB et de l'Etat, inscrit dans le futur CDT, en matière de diversité de l'habitat



# Pistes d'actions

Produire du logement diversifié	Intensifier selon les secteurs	Les outils de planification et de partenariat
<p><b>Exploiter l'ensemble des produits financiers pour diversifier l'offre :</b> PLAI, PLUS, PLS... Accession sociale sécurisée TVA à 7 % dans les zones Anru et les 500 mètres</p> <p><b>Anticiper et traiter le parc dégradé</b> Parc ancien (surtout dans le nord de la CAVB) Les moyens et grands ensembles non traités par le PNRU 1 Enjeu de la réduction de la consommation énergétique</p> <p><b>Anticiper et répondre aux besoins spécifiques :</b> Logement adapté et dédié : jeunes, hospitaliers, étudiants...</p> <p><b>Mieux répartir et intégrer le logement locatif social</b></p>	<p><b>Une densité différenciée par secteurs,</b> avec une ambition en faveur de la densification des quartiers de gare</p> <p><b>Favoriser la mutabilité et l'intensification :</b> Dans le pavillonnaire Dans les grands et moyens ensembles</p> <p><b>S'appuyer sur les conventions de veille active et de maîtrise foncière avec l'EPF</b> Réfléchir aux moyens de dynamiser l'action foncière et de construire une stratégie partagée</p> <p>S'appuyer sur le bilan à mi-parcours du PLH pour engager en partenariat avec l'EPFIF une étude foncière, ayant des enjeux différents au nord et au sud de la CAVB</p> <p>Renforcer les outils : nouveaux périmètres, durées plus longues</p>	<p><b>Les outils du PLU :</b> Augmentation du COS pour une densification raisonnée Délimitation de secteurs de mixité sociale dans les centres ville et les zones mixtes habitat/activités Création d'emplacements réservés Orientations d'aménagement de programmation (OAP) à utiliser davantage pour restructurer le tissu existant</p> <p><b>Les partenariats :</b> Interbailleur 1% patronal Politique de la ville</p> <p><b>Anticiper sur les besoins autour de l'habitat / CDT en cours :</b> Schémas de services autour des équipements de proximité, éducatif, justice</p>

# Qualité urbaine et paysage



# Une forte unité géographique du territoire, une qualité spatiale reconnue

## La singularité du territoire est constituée par :

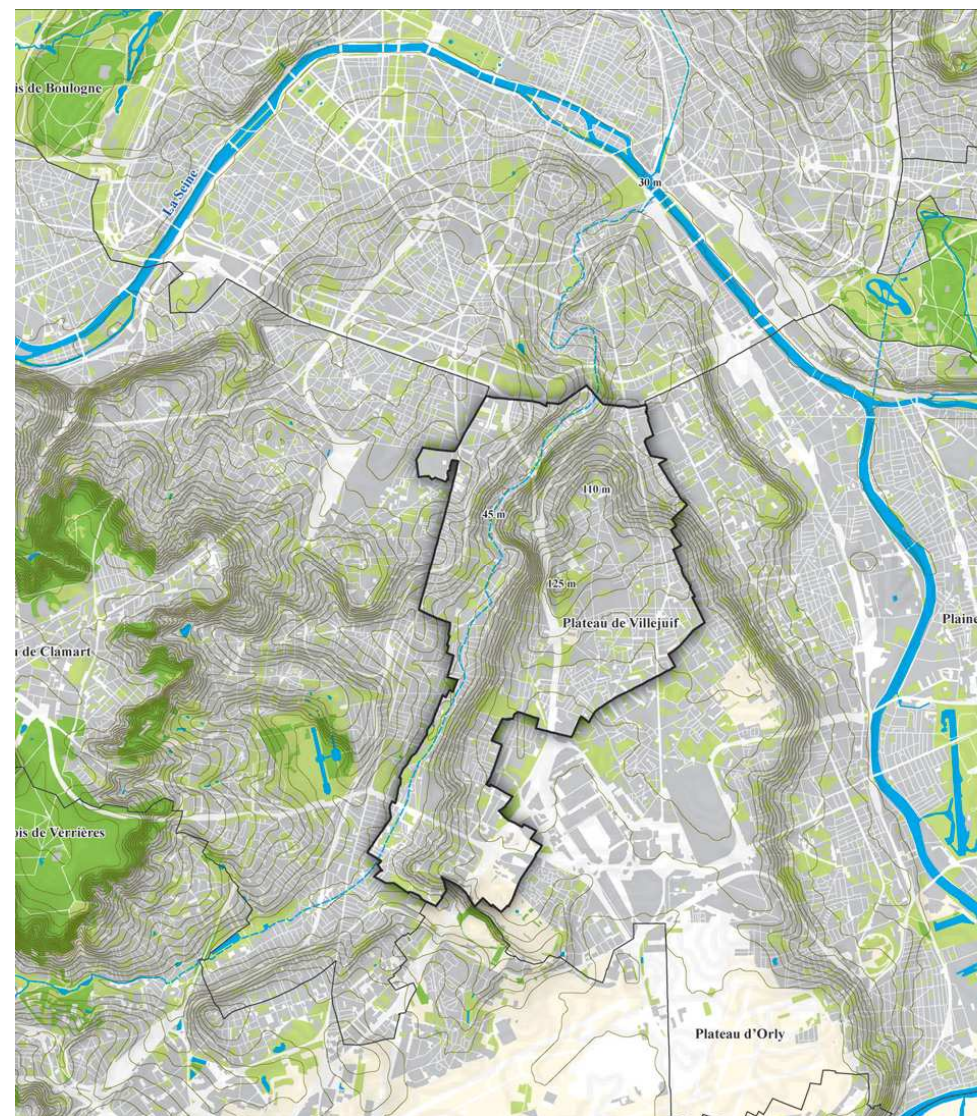
- Le site de la vallée de la Bièvre - coteaux et plateau
- L'armature urbaine en découle
- Les aqueducs, révélateurs du site et supports de promenades
- La place importante des hôpitaux
- La trace de l'autoroute et les coupures induites

## Une qualité résidentielle importante et reconnue :

- Paysage, vues surprenantes
- Parcs et présence végétale
- Tissus urbains globalement équilibrés
- Centralités locales assez préservées
- Ensembles patrimoniaux (hôpitaux, quartiers)

## Des enjeux forts :

- Valoriser sa trame et son identité
- Relier et mettre en réseau les parties du territoire de la CAVB
- Renforcer les liens avec les territoires voisins (Paris, Orly, Seine Amont, Hauts-de-Seine)
- Valoriser la qualité spatiale comme corollaire de la densification





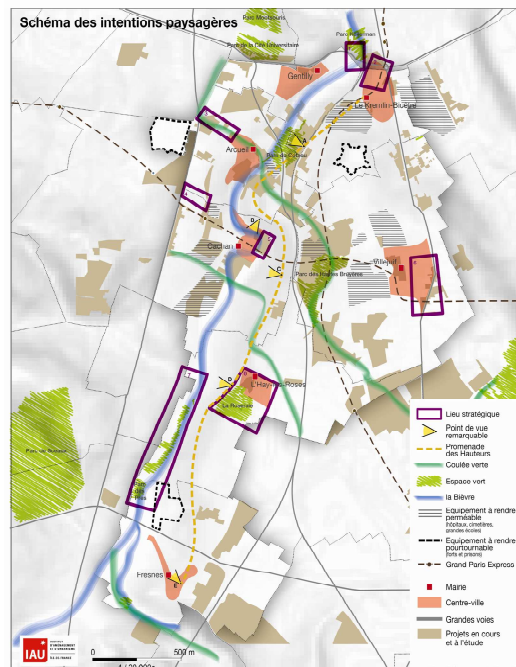
# Intentions paysagères

## Poursuivre la trame verte et bleue

- Ouverture de la Bièvre et du ru de Rungis, aménager les aqueducs
- Raccorder la trame verte au système d'accessibilités
- Créer une promenade des hauteurs

## Valoriser tous les atouts

- Dans les projets d'aménagement : intégrer les belvédères, soigner les co-visibilités métropolitaines
- Intégrer les grands équipements - les rendre perméables, ainsi que les quartiers à valeur patrimoniale



# Lieux stratégiques et liens métropolitains



# De nouveaux secteurs à développer en lien avec les voisins

## Autour des grandes infrastructures routières

- frange parisienne : poursuite de la mutation tertiaire, nouveaux franchissements
- autour de l'A6 : franchissements et liens Cancer Campus
- autour de l'A86 à Fresnes : densifications

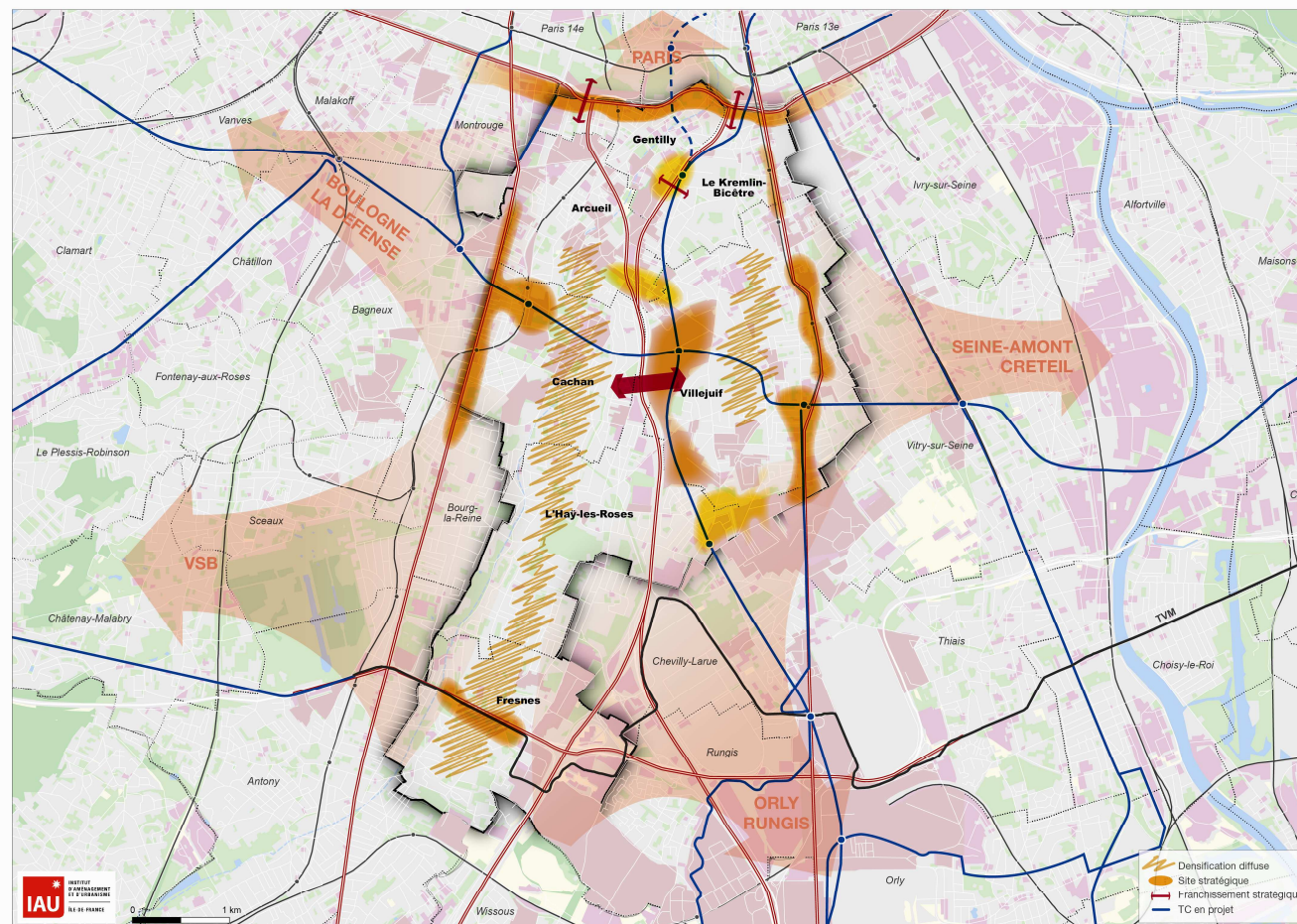
## En lien avec les gares d'interconnexion :

- Cancer Campus et ses retombées locales et métropolitaines
- Pôle Arcueil Cachan et RD 920
- Pôle Aragon et RD 7 / Tram T7

## Dans les secteurs sud

- plus de perméabilité et de liens vers Orly-Rungis / optimiser les dessertes bus
- explorer le potentiel foncier pour dynamiser les mutations urbaines

Lieux et liens stratégiques



# Conclusion

- **Valoriser le potentiel de mutation des pôles gares et des axes**
- **Renforcer l'articulation temporelle entre projets de transport et projets urbains**
- **Optimiser le potentiel mutable du tissu banal diffus et des grands ensembles**
- **Produire du logement diversifié, intensifier selon les secteurs, renforcer les partenariats**
- **Repenser les systèmes de rabattement sur les gares pour tous les modes, dans la CAVB et en relation avec l'extérieur**
- **Soigner la qualité et l'efficacité des lieux d'intermodalité**
- **Accélérer l'ensemble du réseau des modes actifs, y intégrer les liaisons vertes**
- **Valoriser davantage les atouts paysagers, patrimoniaux, la trame verte et bleue**
- **Ouvrir de nouveaux secteurs de projets et de liens stratégiques à la métropole**



# Prospective territoriale CA du Val de Bièvre

## Diagnostic prospectif Annexe Cahiers gares

14 Juin 2012



INSTITUT  
D'AMÉNAGEMENT  
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE



Val de Bièvre  
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION



# Objectifs des cahiers gares

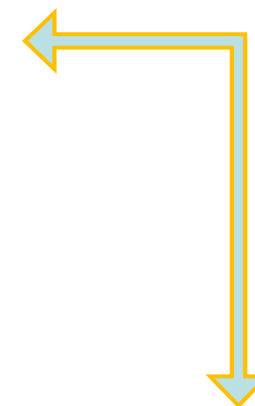
- **Compléter la prospective territoriale par des zooms ciblés**
- **Analyser les quartiers des gares dans un périmètre élargi par rapport aux études d'implantation de la SGP**
- **Intégrer des éléments nouveaux**

## Contenu par gare :

- **Centralités et équipements**
- **Projets d'aménagement urbain**
- **Transports en commun et projets**
- **Accessibilités et trame viaire, projets**
- **Principes d'actions sur la voirie**

# Les futures gares et leurs quartiers : interaction permanente

Projets urbains ←	→ Projets de transports
Projets d'aménagement évolutifs dans le temps	Insertion de la gare dans le tissu urbain
Potentiels de densification variables et évolutifs	Un espace public comme support de l'intermodalité, facilitant les correspondances multimodales de qualité (bus, piétons, vélos, voitures)
Potentiel de centralité (commerces, équipements) et montée en puissance progressive	Un stationnement à réglementer, offrant des places de livraisons



**Des enjeux différents selon :**

**Gares nouvelles :**  
**KB, IGR, Trois Communes :**  
→ potentiel important de structuration du territoire  
→ dont l'insertion impactera tout le quartier

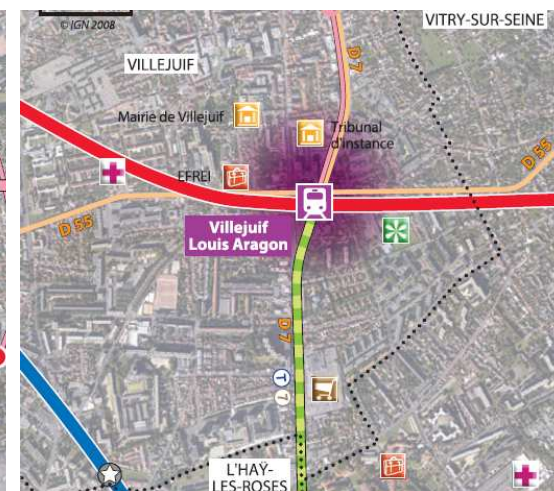
**Gares de raccordement :**  
**Arcueil-Cachan, Villejuif Aragon**  
→ déjà insérées dans la ville,  
→ dont le potentiel de polarisation sera fortement augmenté





# Les futures gares et leurs quartiers

Les gares du Grand Paris Express  
(selon l'Acte motivé SGP)





# Projets urbains

- Les projets en cours ou programmés (démarrage court terme)
- Les projets à l'étude (démarrage moyen terme)
- Les secteurs de projets (vocation pas encore actée)

## 2 millions de m2 SHON de programmes immobiliers

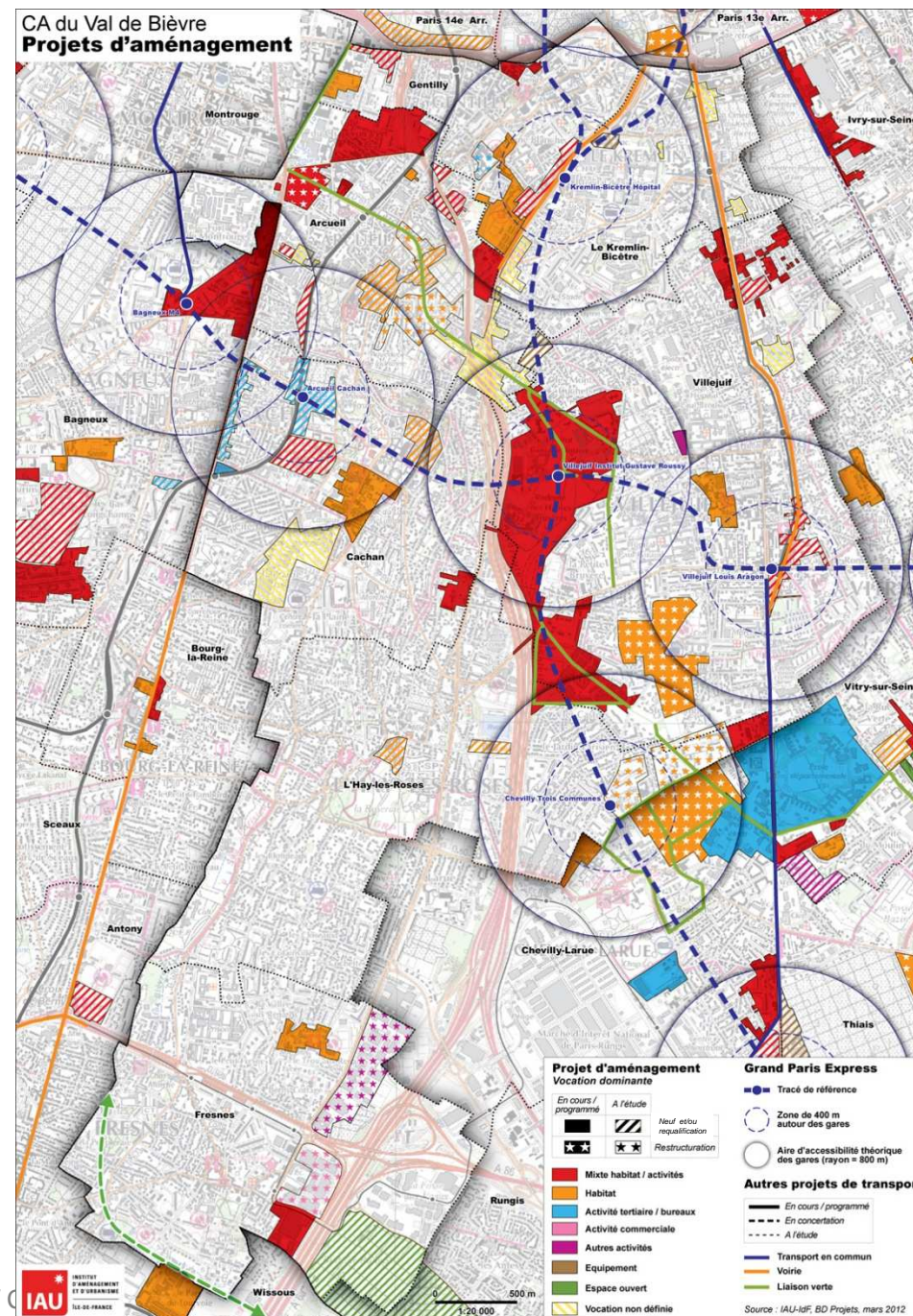
dont plus de 3/4 en cours ou programmés, et 1/4 à l'étude.  
850 000 m<sup>2</sup> de logements / 1 million de m<sup>2</sup> d'activités économiques.

## 1,5 million de m2 de surfaces résiduelles (estimations)

- dont plus d'1/3 de logement et presque 2/3 d'activités éco.
- environ 500 000 m<sup>2</sup> de logements, soit environ 7 000 logements
  - environ 870 000 m<sup>2</sup> d'activités (dont 700 000 m<sup>2</sup> bureaux)

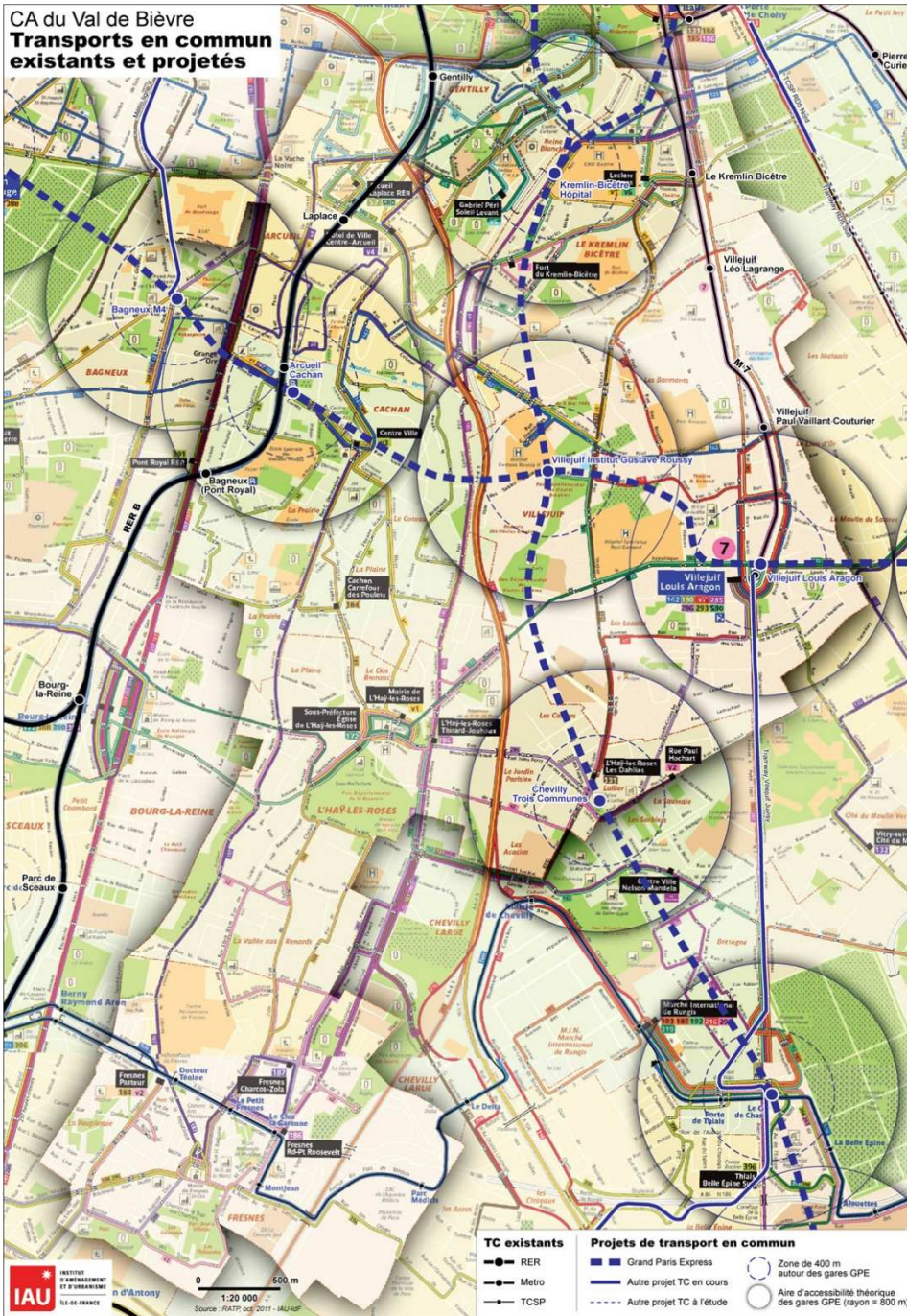
## 80 % de la SHON des projets dans les 800 m autour d'une gare GPE (1,2 million m<sup>2</sup>)

- mais Cancer Campus représente la moitié
- donc peu de projets d'envergure en dehors

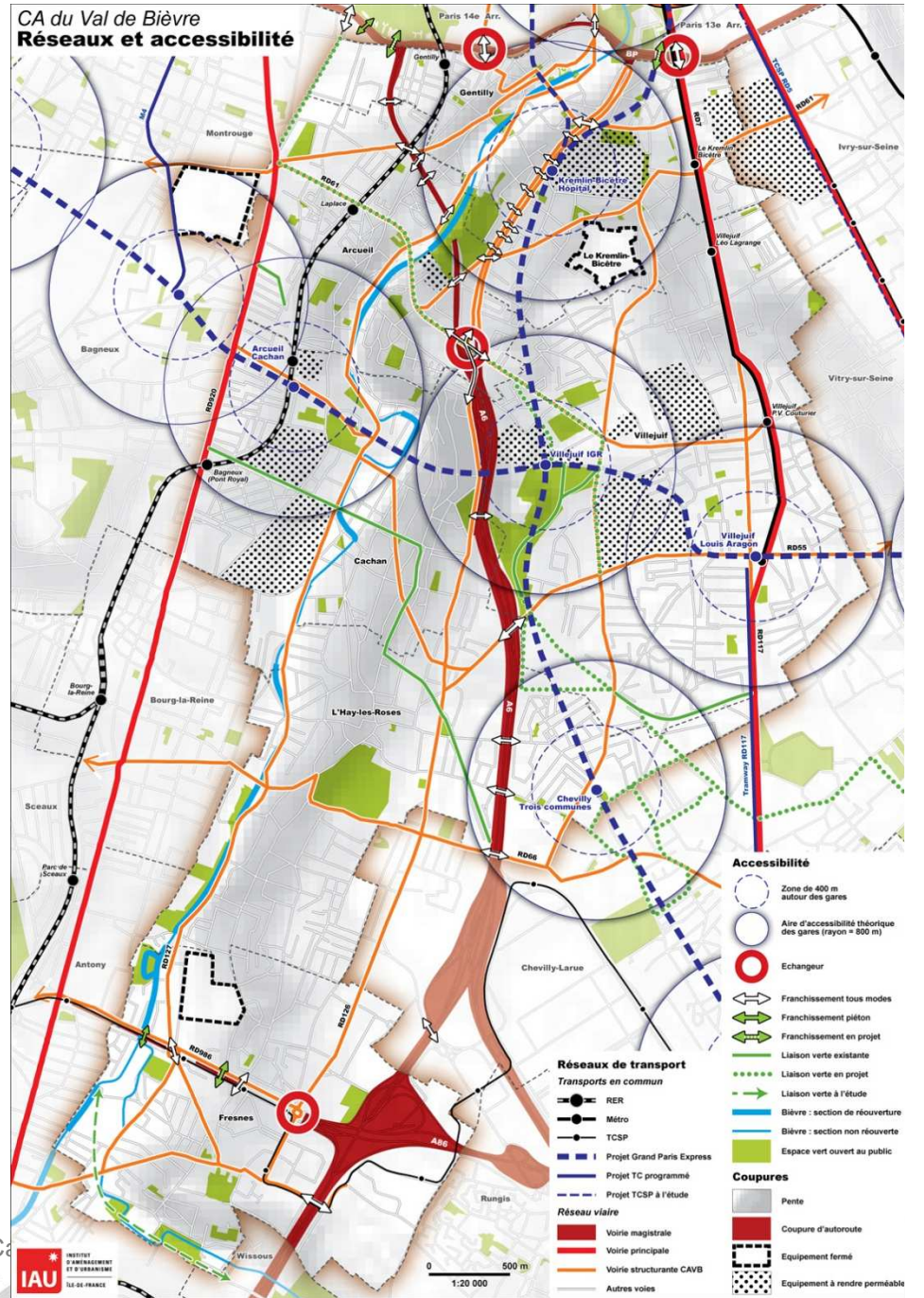




CA du Val de Bièvre  
**Transports en commun  
 existants et projetés**



CA du Val de Bièvre  
**Réseaux et accessibilité**



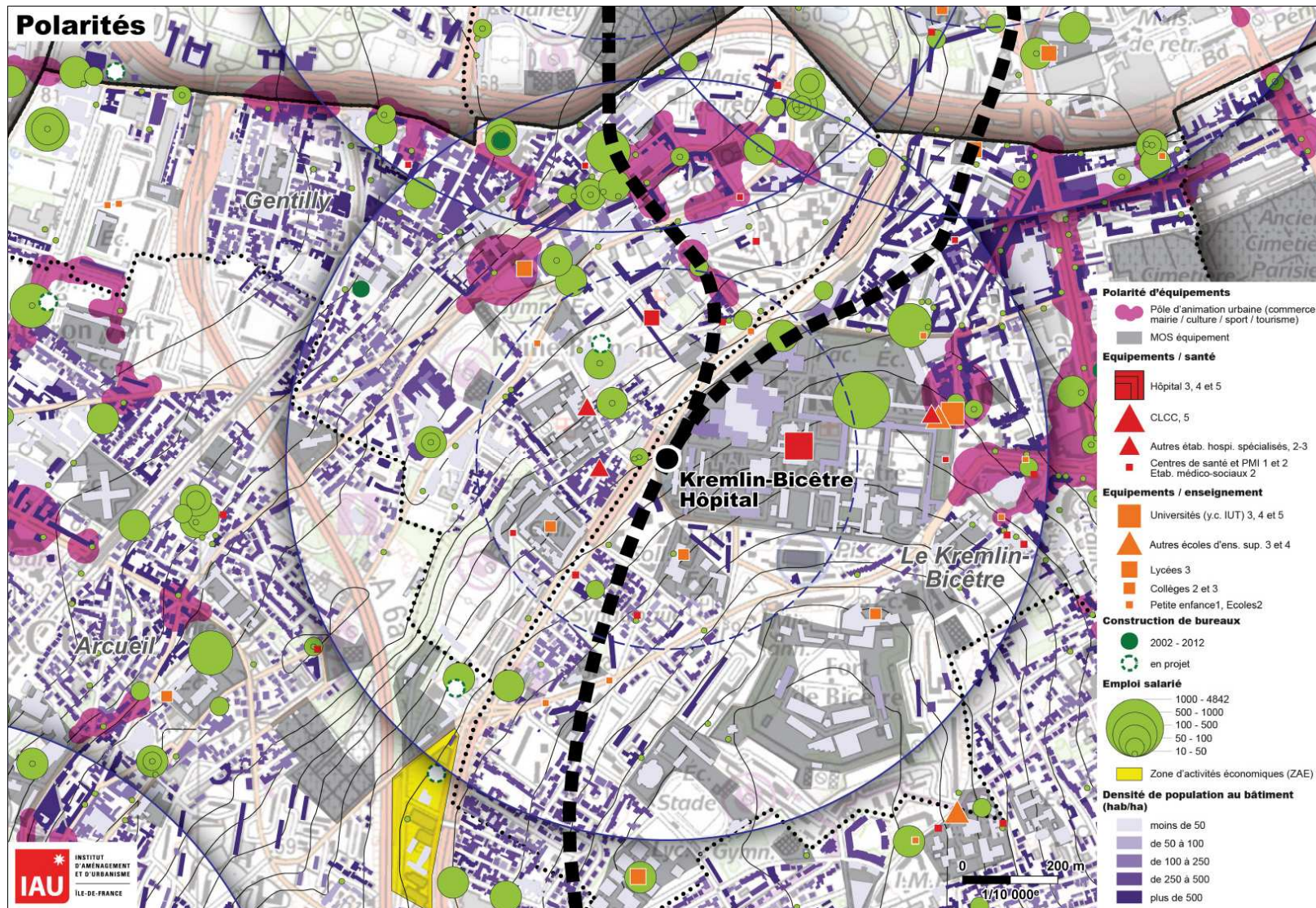


# Station Kremlin-Bicêtre Hôpital



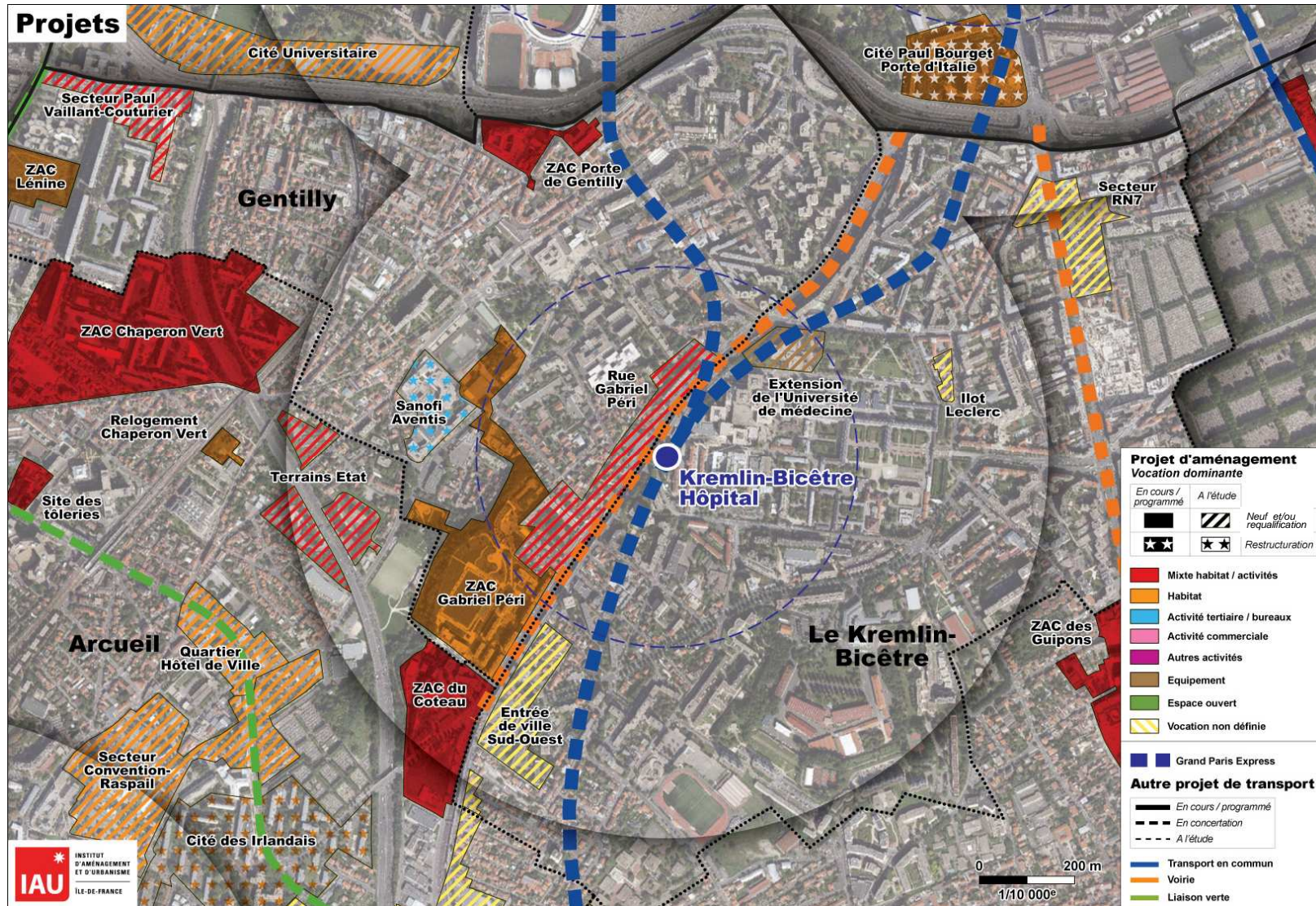


# Station Kremlin-Bicêtre Hôpital



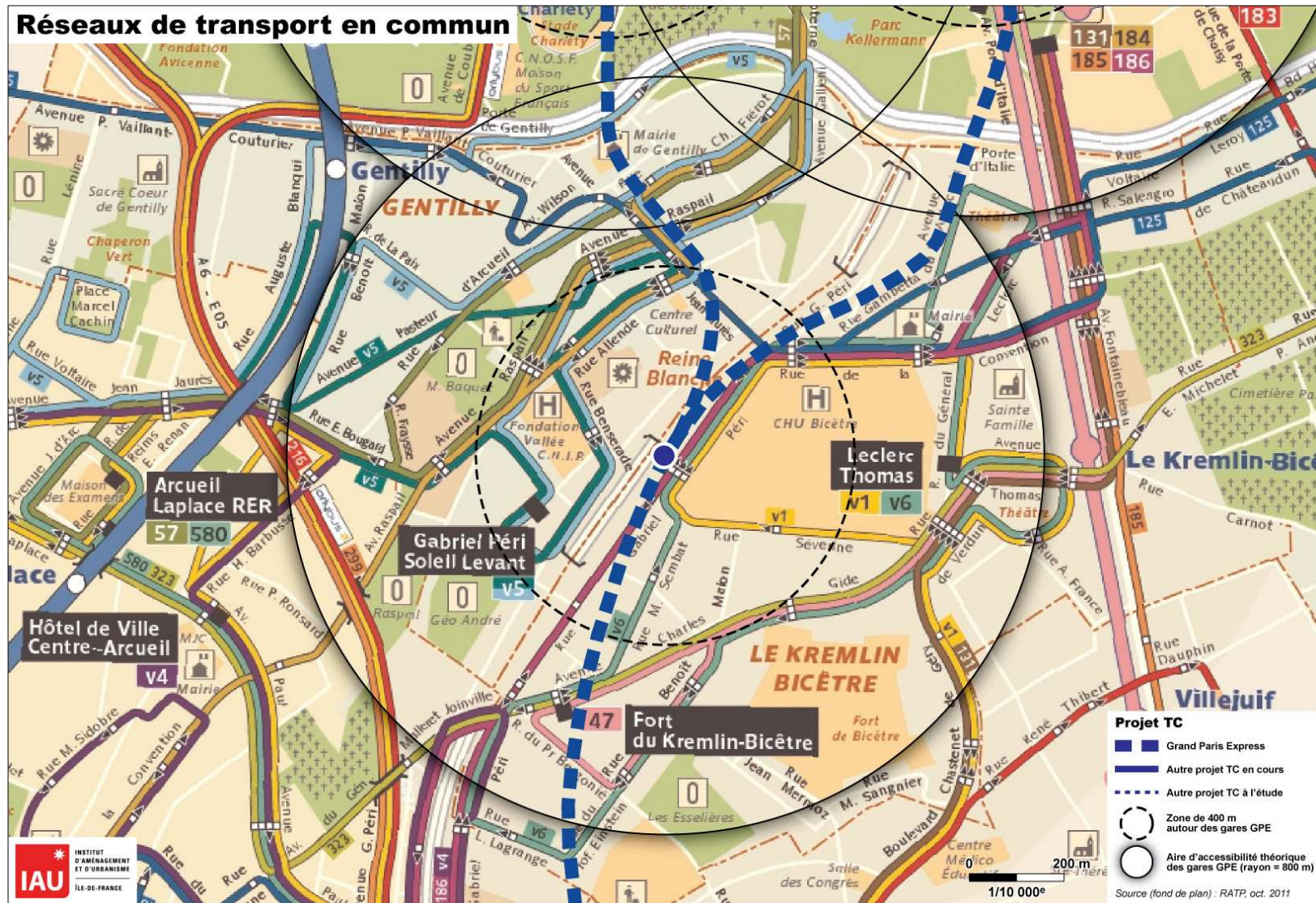


# Station Kremlin-Bicêtre Hôpital



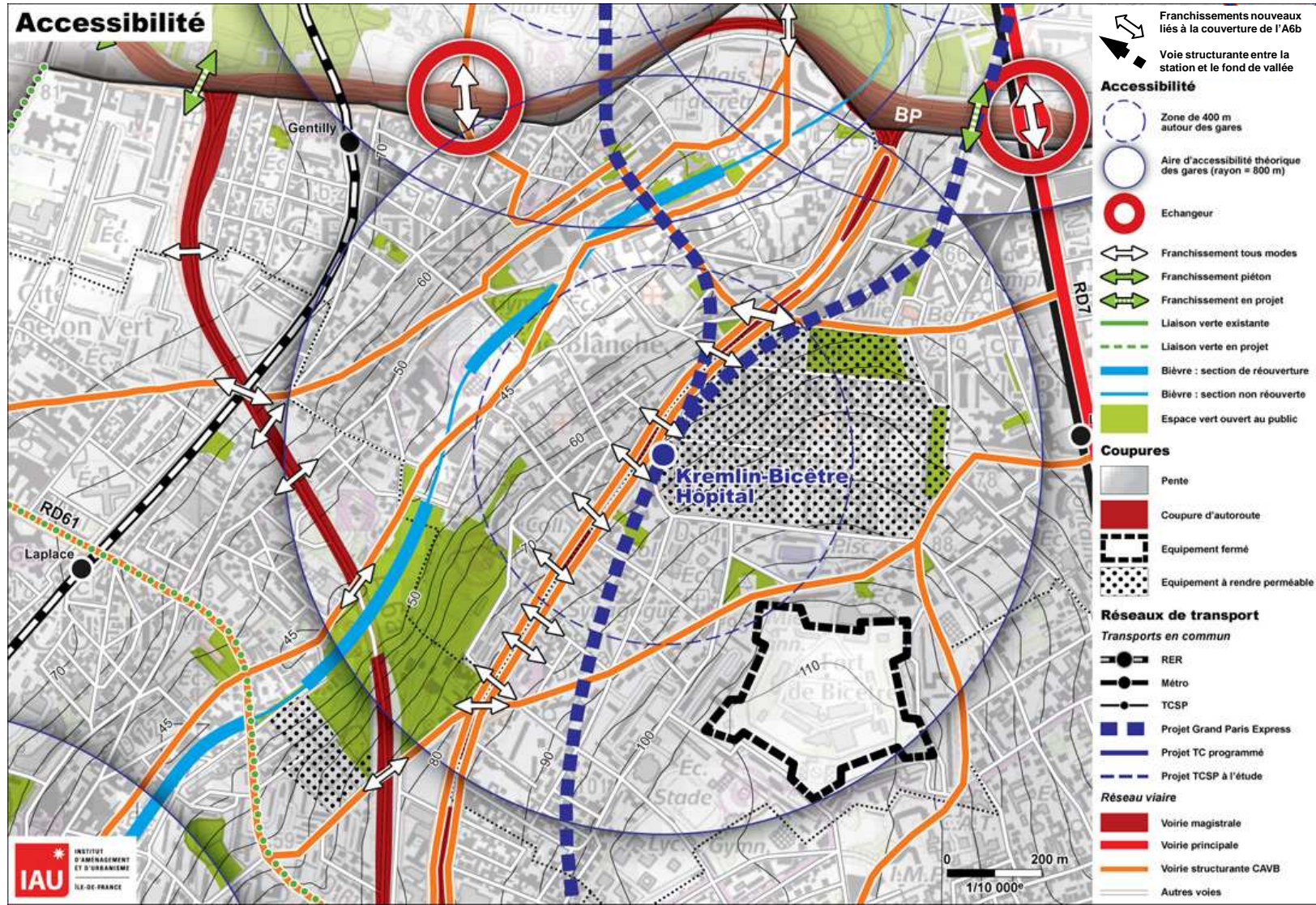


# Station Kremlin-Bicêtre Hôpital



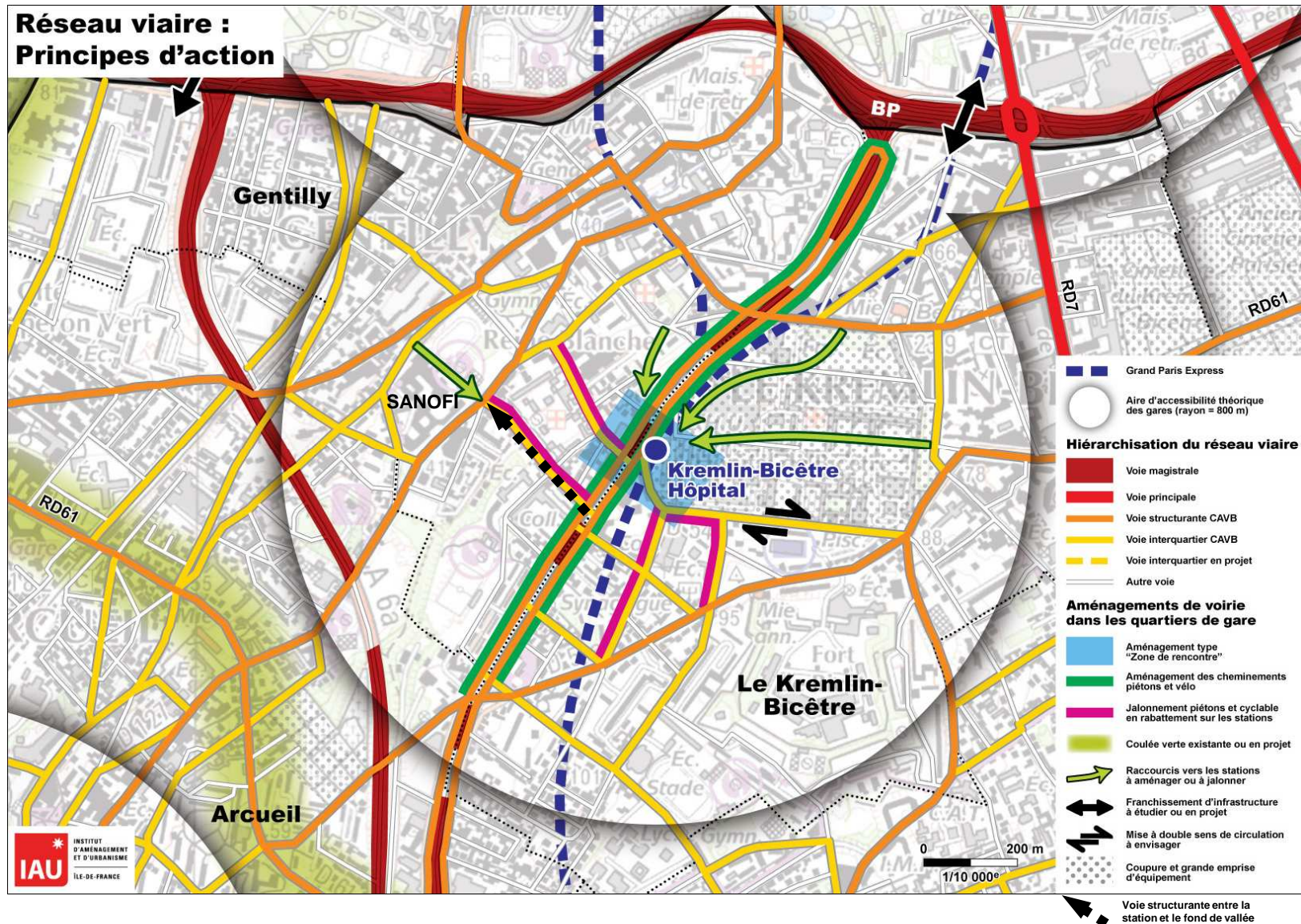


# Station Kremlin-Bicêtre Hôpital

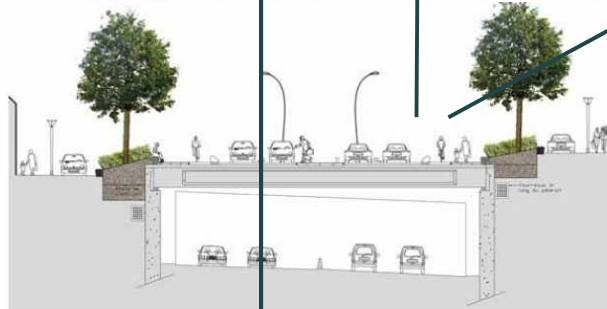
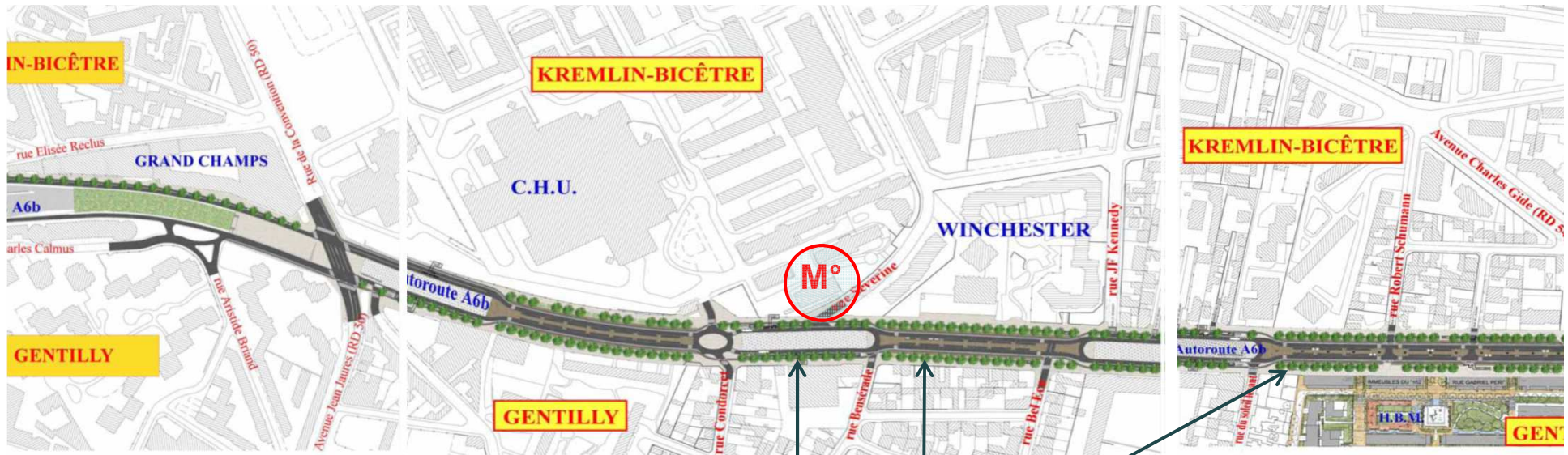




# Station Kremlin-Bicêtre Hôpital







Coupe transversale de la couverture lourde CHU



Coupe transversale du damier phonique CHU



Vue 3D d'une contre-allée



Vue 3D d'une piste cyclable



Vue 3D de la RD 126 sur couverture lourde et de ses abords



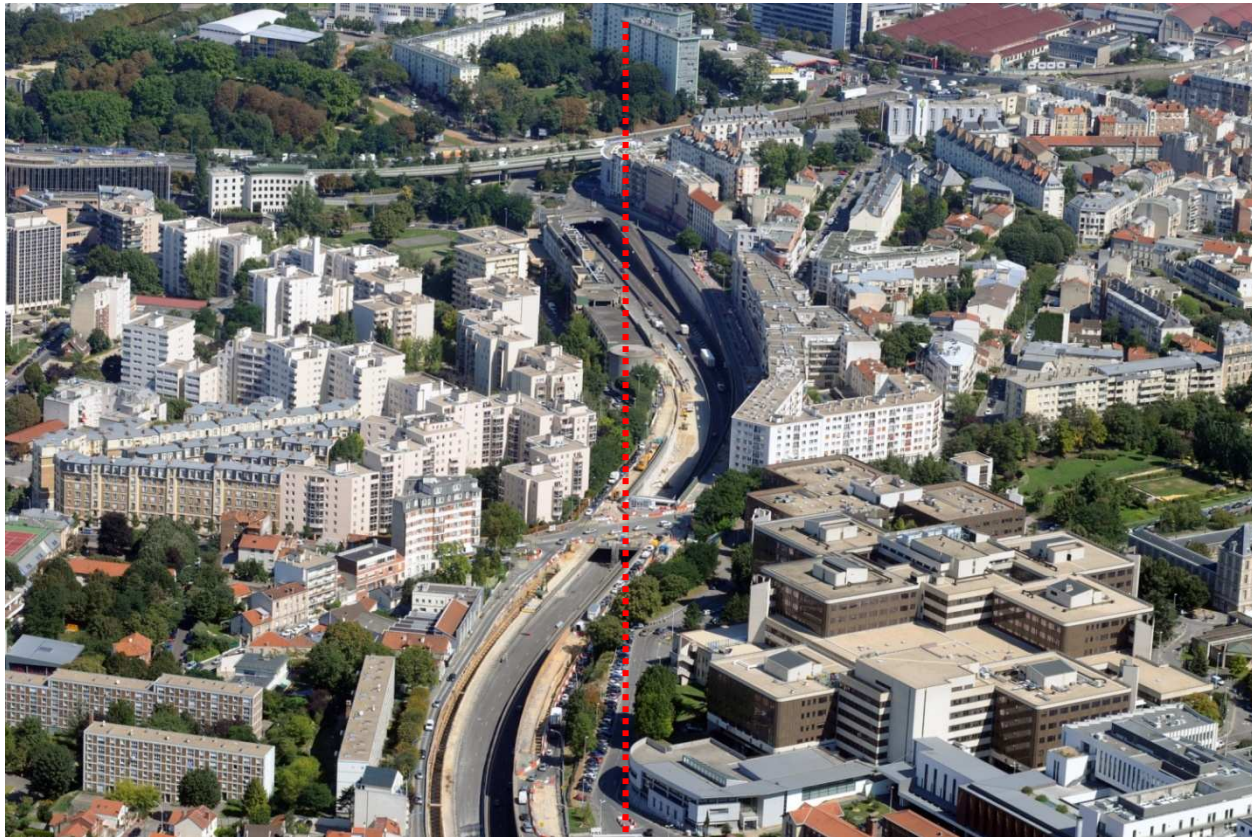
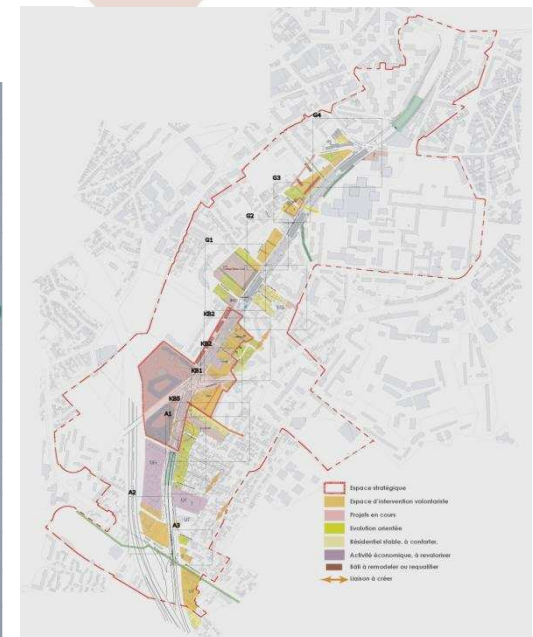
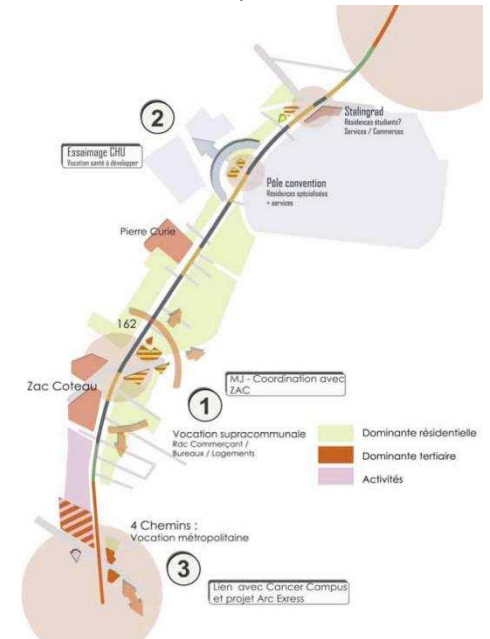


Schéma d'orientation pour l'axe A6b





	Population et emplois desservis	Correspondances	Pôles attractifs existants dans un rayon de 800m	Projets en cours dans les 800m	Projets à l'étude ou envisagés	Problématiques d'insertion et d'impact proche	Observations Objectifs à poursuivre
<b>Kremlin Bicêtre Hôpital</b>	<p>KB : +14 % de population desservie</p> <p>Gentilly : +20 % de population desservie</p>	<p><u>PROJET GPE</u> Station métro M14 prolongé au sud-ouest du CHU</p> <p><u>BUS</u> - Proche station : V1 (desserte interco CAVB), V6 (desserte KB), 186 (nord-sud =&gt; Fresnes) - Proche mais de l'autre côté de l'A6b : V5 (Gentilly) - Au nord : 125 (liaison est-ouest) - A l'est : 131 (liaison nord-sud à l'est du territoire), 47 (Nord-sud KB – gare de l'est), 323 (rocade est-ouest vers Ivry RER)</p> <p><u>Métro</u> À 1 km : M7 station Kremlin-Bicêtre</p>	<p>CHU KB, Fac Médecine Paris 11, Fondation Vallée, Clinique de la Porte d'Italie</p> <p>Sanofi Aventis, Collissimo</p> <p>Siège FFH</p> <p>Mairie Kremlin-Bicêtre Mairie Gentilly</p>	<p>Extension Faculté de Médecine KB</p> <p>Densification Sanofi Aventis Gentilly</p> <p>ZAC du Coteau Arcueil</p> <p>Couverture A6b</p>	<p>Reconversion du Collège P. Curie</p> <p>Mutations du tissu dans le secteur G. Péri</p> <p>Valoriser les points de vues (PADD)</p>	<p>Forts dénivelés</p> <p>Coteau Gentilly : Peu de perméabilités vers l'A6b</p> <p>KB : Imperméabilité du CHU</p> <p>Enjeu maillage espace public, en lien avec la couverture de l'A6b, le coteau de Gentilly</p>	<p>→ Organiser l'évolution des quartiers du coteau de Gentilly dans une vision cohérente</p> <p>→ Renforcer les cheminements piétons entre la vallée et la station,</p> <p>→ Permettre le rabattement vélo sur le M°</p> <p>→ Créer des ouvertures visuelles et des liaisons vertes</p> <p>→ Améliorer les espaces publics en lien avec la couverture de l'A6b</p> <p><u>Réfléchir au plan de circulation</u> : par ex rue Séverine au Sud de l'Hôpital à mettre à double sens ? (pour faciliter les rabattements bus et modes actifs)</p> <p><u>Réfléchir aux aménagements sur la couverture ou à proximité immédiate</u> pour élargir le pôle d'échange : voie bus ? espace de stationnement bus, Vélib et vélo, retournement bus,...</p> <p><u>Adaptation réseau bus</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Maintien services 186, V1, V6 (adaptation position arrêt ?)</li> <li>- Légère modification itinéraire V5 : arrêt rue G. Péri face station M14</li> <li>- Lignes 47 et 323 : itinéraires à adapter pour desserte M14 : conserver desserte lycée / prolongement à l'IGR de la ligne 47 prévu au PLD</li> <li>- V4 : adaptation itinéraire pour desserte M14 (boucle vers le nord ?)</li> <li>125 : antenne vers le sud sur rue G. Péri (retournement face M14)</li> </ul>

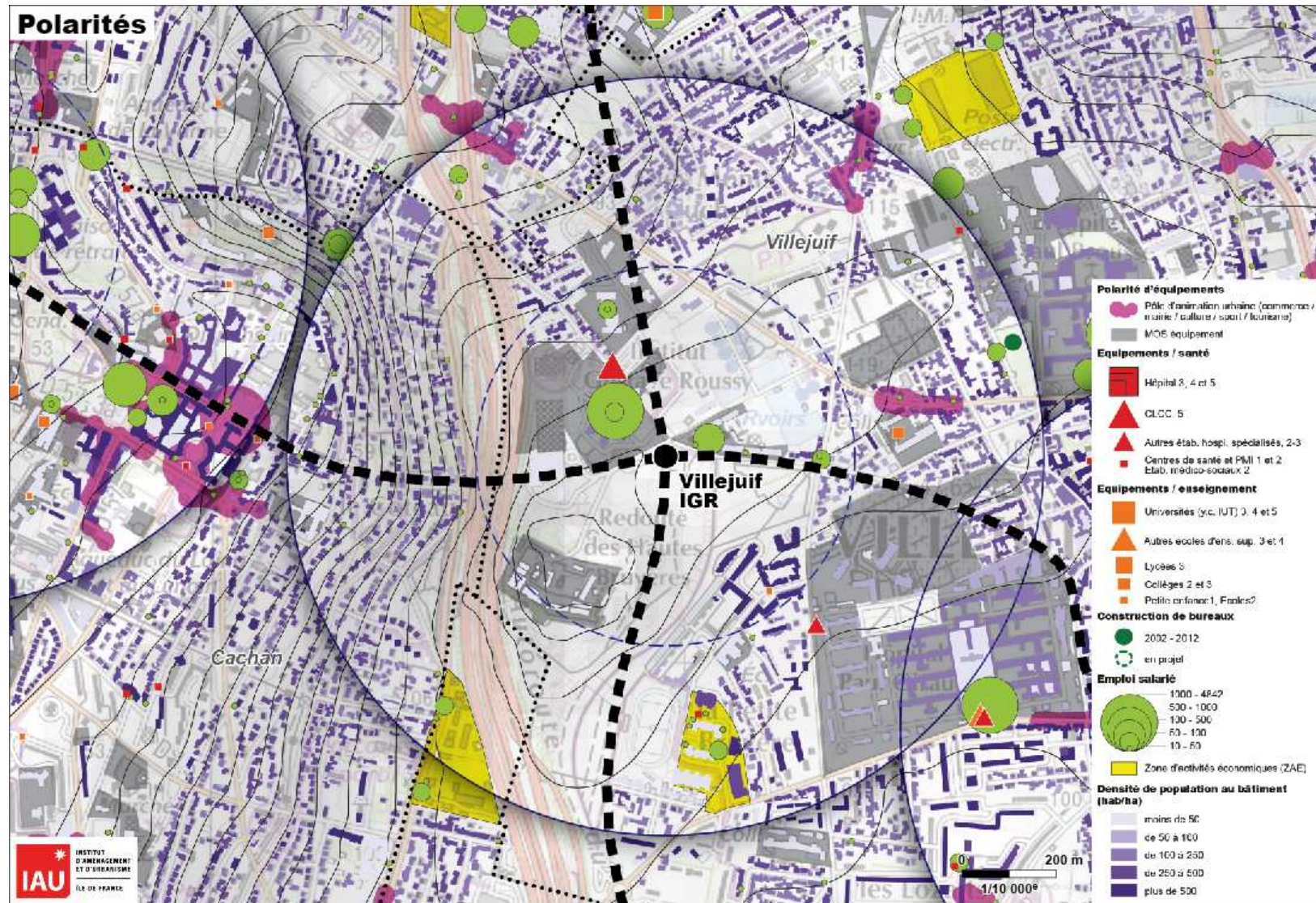


# Station Villejuif IGR



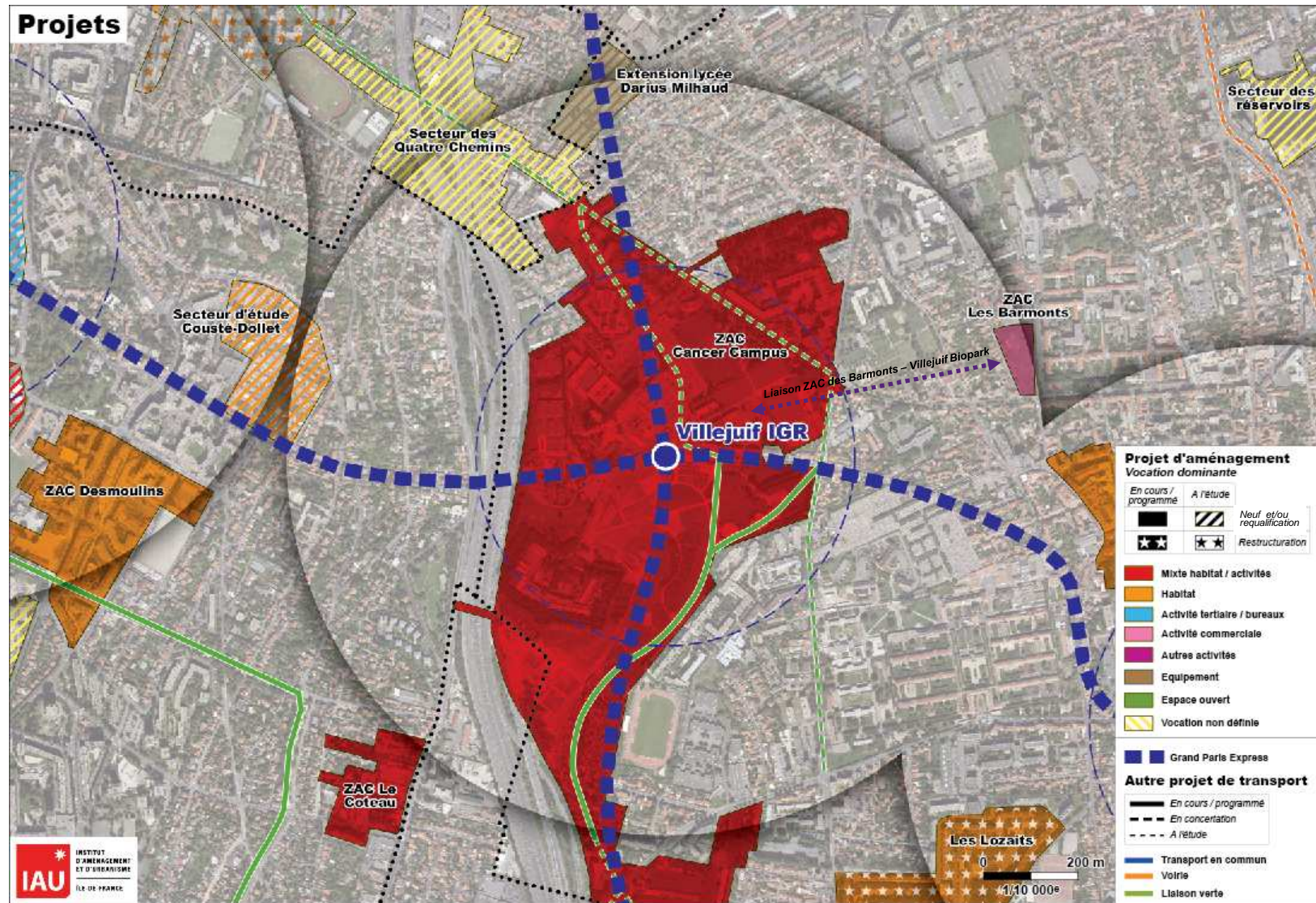


# Station Villejuif IGR



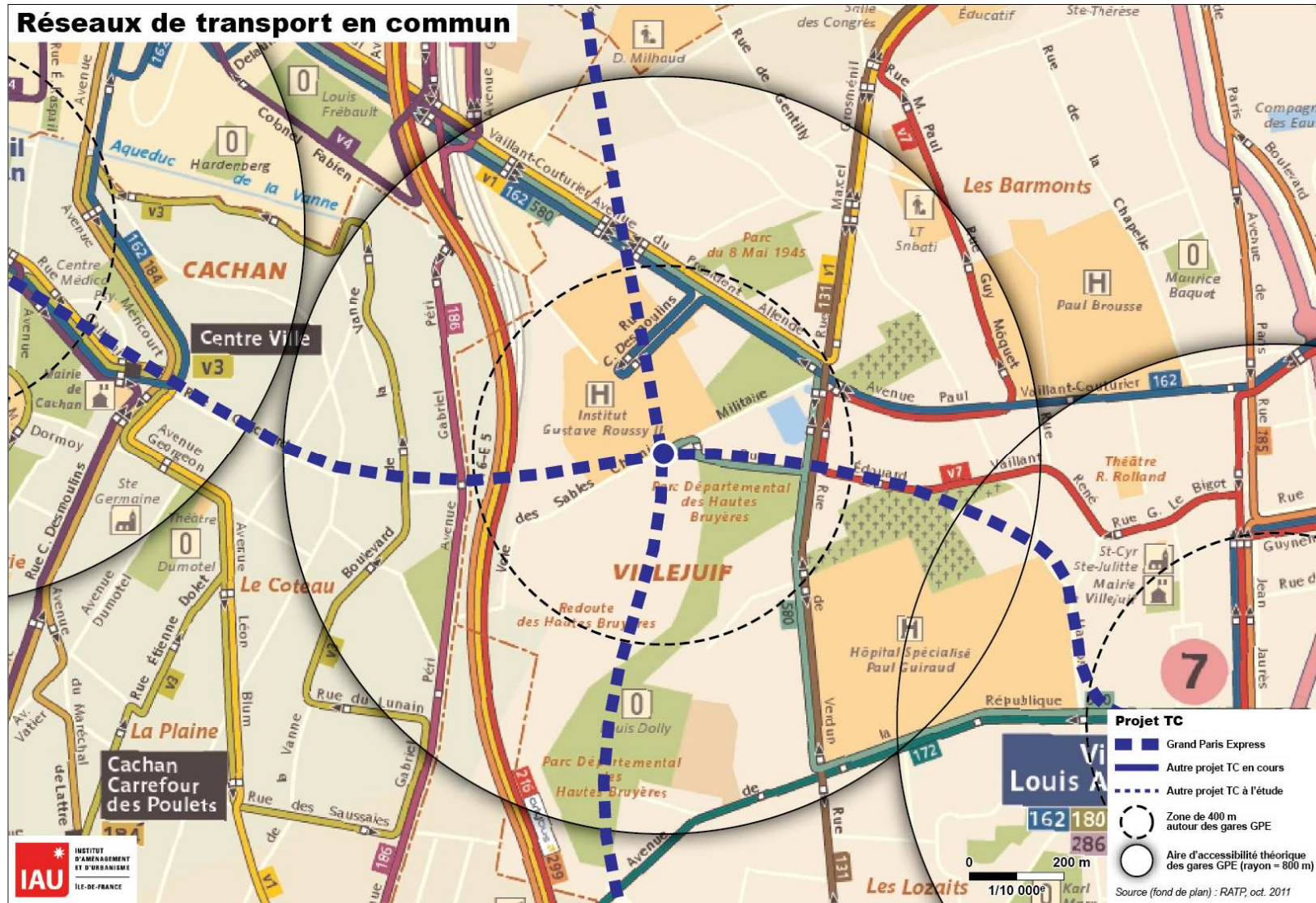


# Station Villejuif IGR





# Station Villejuif IGR



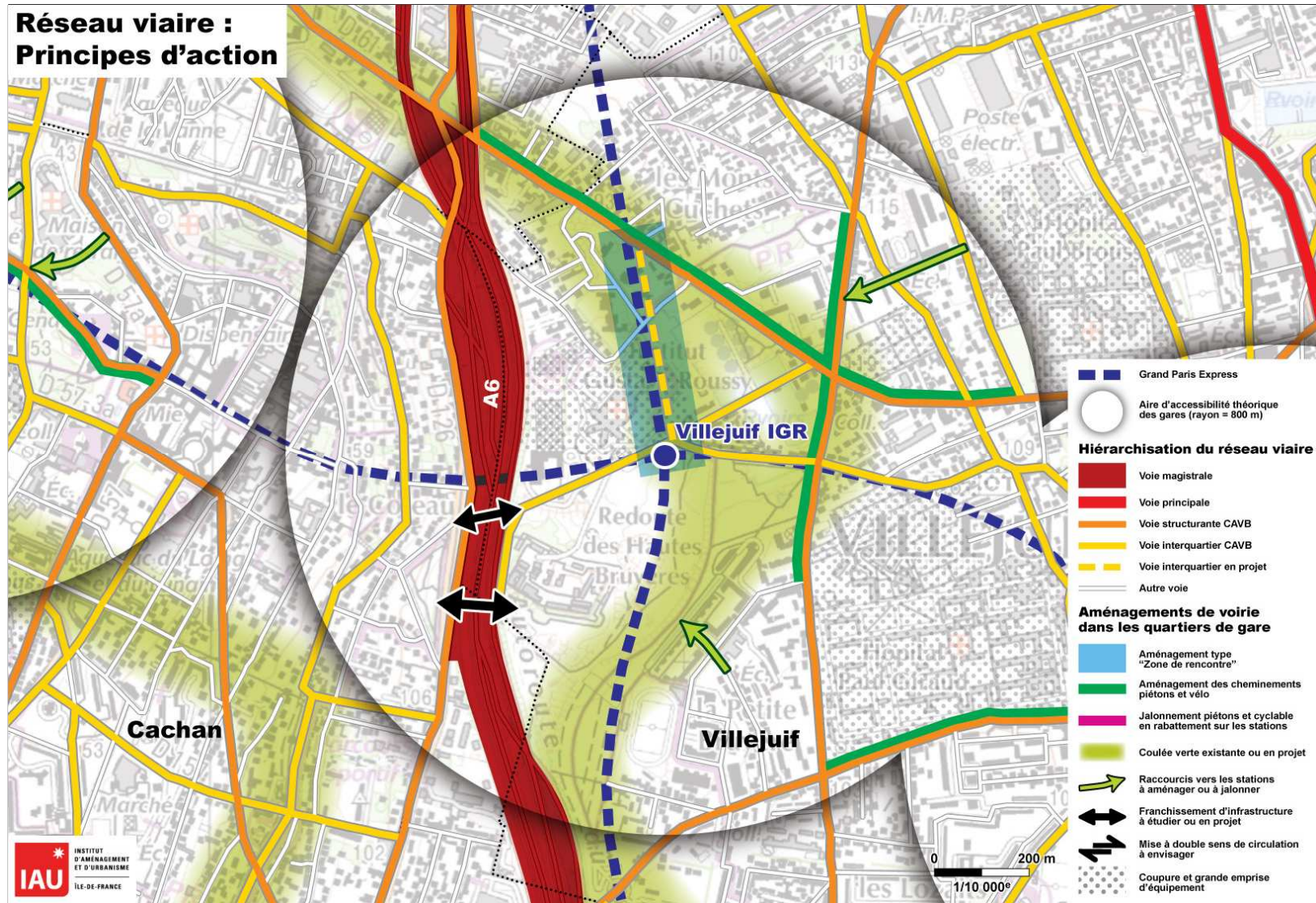


# Station Villejuif IGR





# Station Villejuif IGR

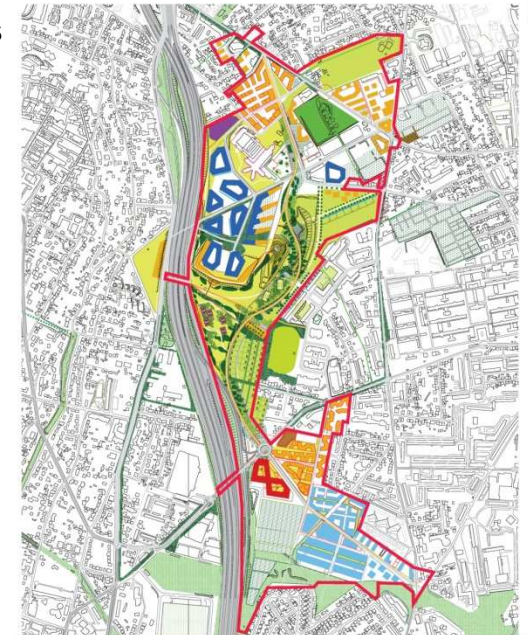




# Station Villejuif IGR



**ZAC Cancer Campus**  
source : TVK, CAVB

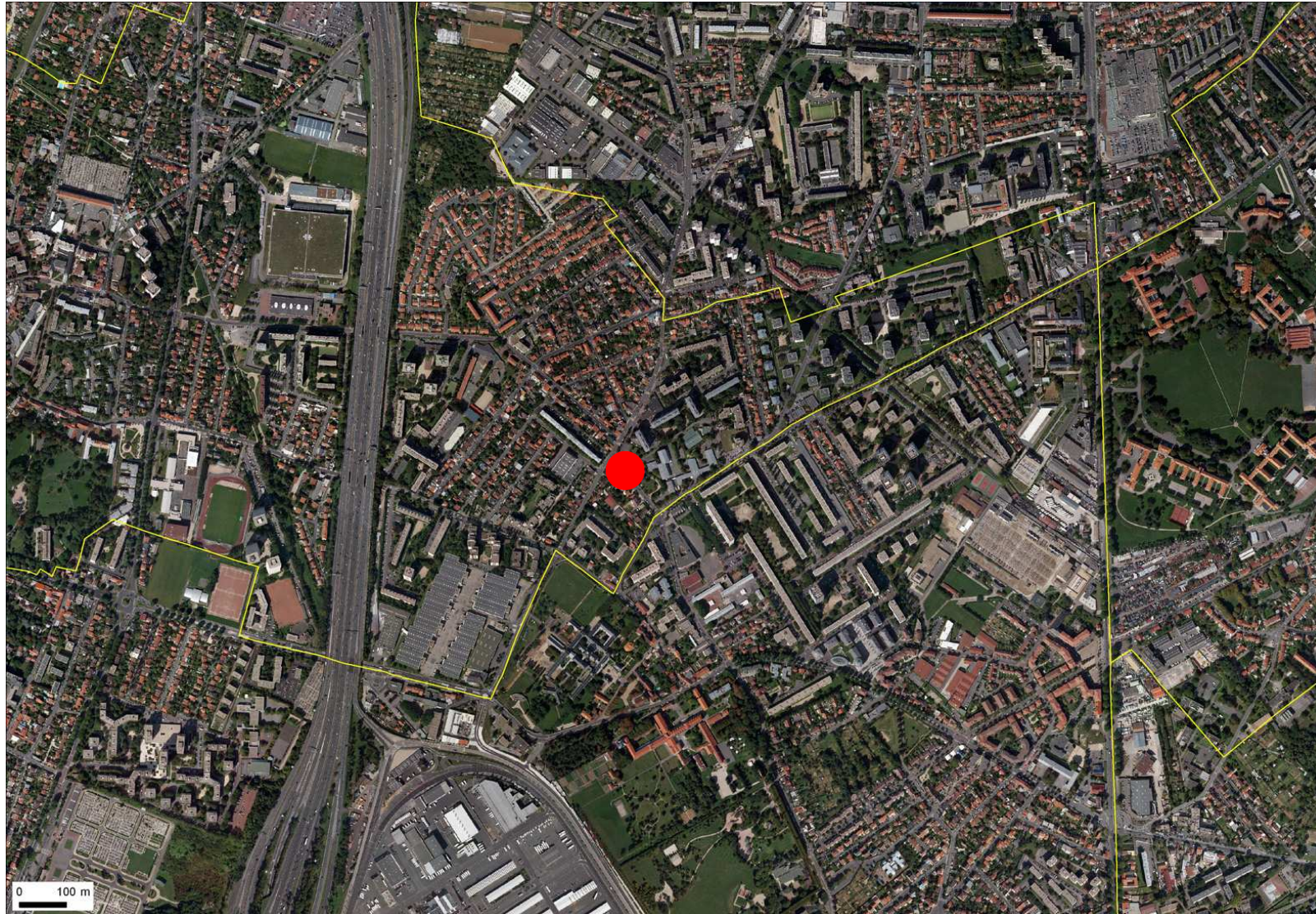




	Correspondances	Pôles attractifs existants dans un rayon de 800m	Projets en cours dans les 800m	Projets à l'étude ou envisagés	Problématiques d'insertion et d'impact proche	Observations – Objectifs à poursuivre
Villejuif IGR	<p><u>PROJET GPE</u> Correspondance : ligne bleue / ligne rouge GPE</p> <p><u>BUS</u> 580 (est-ouest), 162 (est-ouest, 131 (nord-sud), V1 (desserte interco KB-l'Hay-les-Roses), V7 (desserte de Villejuif),</p> <p>Eloignées : 186 (nord-sud), V4 (desserte Arcueil)</p> <p>Station du GP - nouveau pôle intermodal</p>	<p>IGR (2 080 emplois en 2009)</p> <p>Parc des Hautes Bruyères 22,3 ha dont 10 ha accessibles au public aujourd'hui</p> <p>ZAE Cachan</p> <p>ZAE Petites Bruyères</p> <p>Coulée verte Bièvre - Lilas</p>	<p>ZAC Cancer Campus</p> <p>Ouverture au public d'une partie du Parc, intégrant le prolongement de la coulée verte Bièvre – Lilas (plusieurs branches)</p> <p>ZAC du Coteau Cachan</p> <p>Logements / Activités</p>	<p>Aménagement jardin panoramique Cachan</p> <p>Mutation du secteur des Quatre Chemins à la croisée de l'A6a, A6b, RD 61 (ZAE Ricardo, +</p> <p>Extension lycée Darius Milhaud</p>	<p>La ZAC sera un nouveau quartier dense et compact, l'enjeu est ne pas en faire un isolat</p> <p>Nouveau pôle d'échanges multimodal : enjeu majeur d'accessibilité depuis le reste du territoire et au-delà. Nécessité d'une gare routière (à évaluer quant aux possibilités d'insertion).</p> <p>Pression forte à attendre sur le stationnement au regard des projets urbains et de la qualité du pôle d'échanges.</p> <p>Enjeu d'intégration et de valorisation : parc + coulée verte</p> <p>Forts dénivelés vers Cachan et coupure de l'A6</p> <p>Coupure de la RD 61 vers les quartiers situés au nord</p> <p>Améliorer liens N-S et E-O dans la ZAC et au-delà</p>	<p>Le Cancer Campus, projet dont le rayonnement sera métropolitain, national et international</p> <p><u>La ZAC, un nouveau quartier à insérer dans la ville</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Améliorer et renforcer les traversées de l'A6, pour relier aux quartiers de Cachan et rompre avec l'effet d'impasse actuel du coeur de la ZAC et de l'IGR</li> <li>- Mieux relier les quartiers au nord de la RD61 : cité Dumas, pavillon., lycée Milhaud (maillage viaire, passerelle sur RD?)</li> <li>- Nouveaux franchissements de l'A6 : réouverture du passage inférieur, nouvelle passerelle ou nouveau passage à trouver (étude de faisabilité à réaliser)</li> <li>- Nouvelle centralité à faire vivre (équipements, espaces publics structurants), en équilibre avec les autres pôles</li> <li>- Rôle central du piéton, des espaces publics, des continuités paysagères associées</li> <li>- Enjeu du grand paysage : un signal fort, à dimension métropolitaine</li> </ul> <p><u>Evolution du réseau viaire et espace public, périmètre Cancer Campus</u> : améliorer le maillage, la circulation, les cheminements (tous les modes), réaménager les carrefours</p> <p><u>Adaptation réseau bus</u></p> <p>Complémentarité avec le Métro à organiser en fonction de l'arrivée successive des 2 lignes (R &amp; B). Hypothèses :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 162 et 580 : nouveau rôle à évaluer</li> <li>- 131 : antenne IGR</li> <li>- V1 et V7 légère modification du parcours</li> <li>- V4 et 186 modification de l'itinéraire possible ?</li> </ul> <p><u>Gestion du stationnement / rabattement</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Organiser le rabattement VP à sa juste mesure, en donnant priorité aux modes alternatifs</li> <li>- Limiter et réglementer offre sur voirie au profit de l'offre en structure</li> <li>- Dépose-minute à aménager</li> <li>- Vélostation à prévoir (avec offre VAE)</li> <li>- Autolib : offre à adapter</li> </ul>

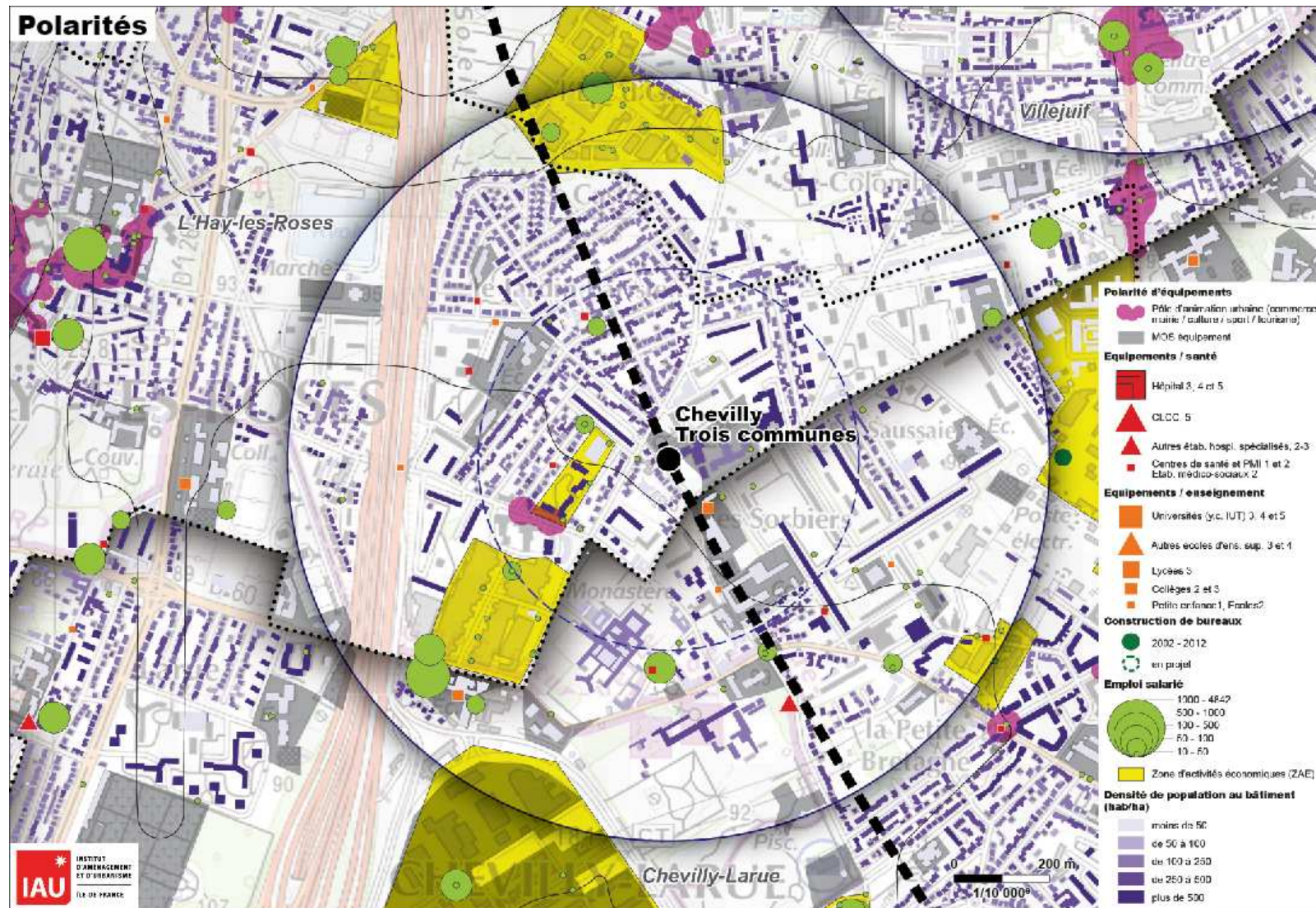


# Station Trois Communes





# Station Trois Communes



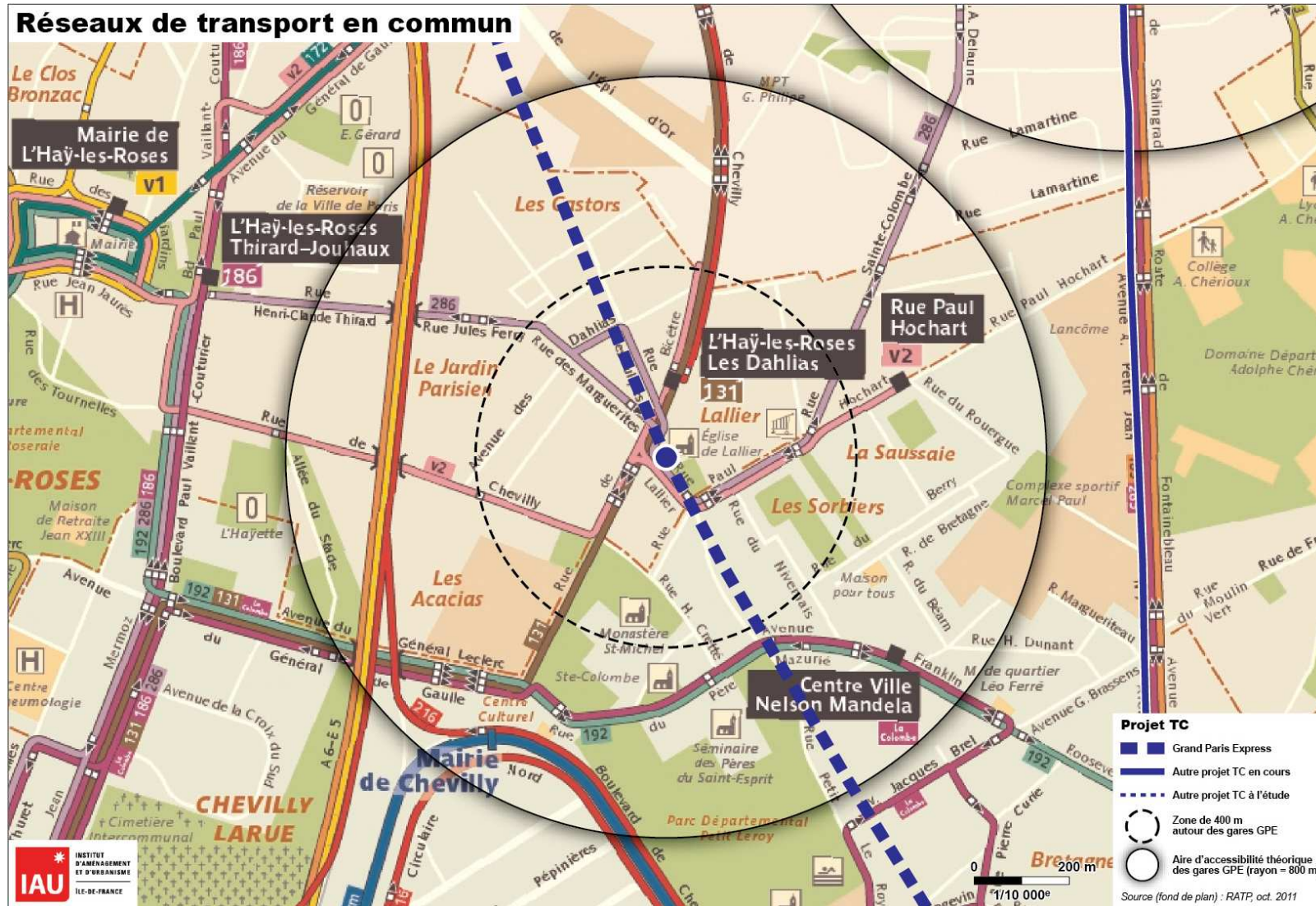


# Station Trois Communes



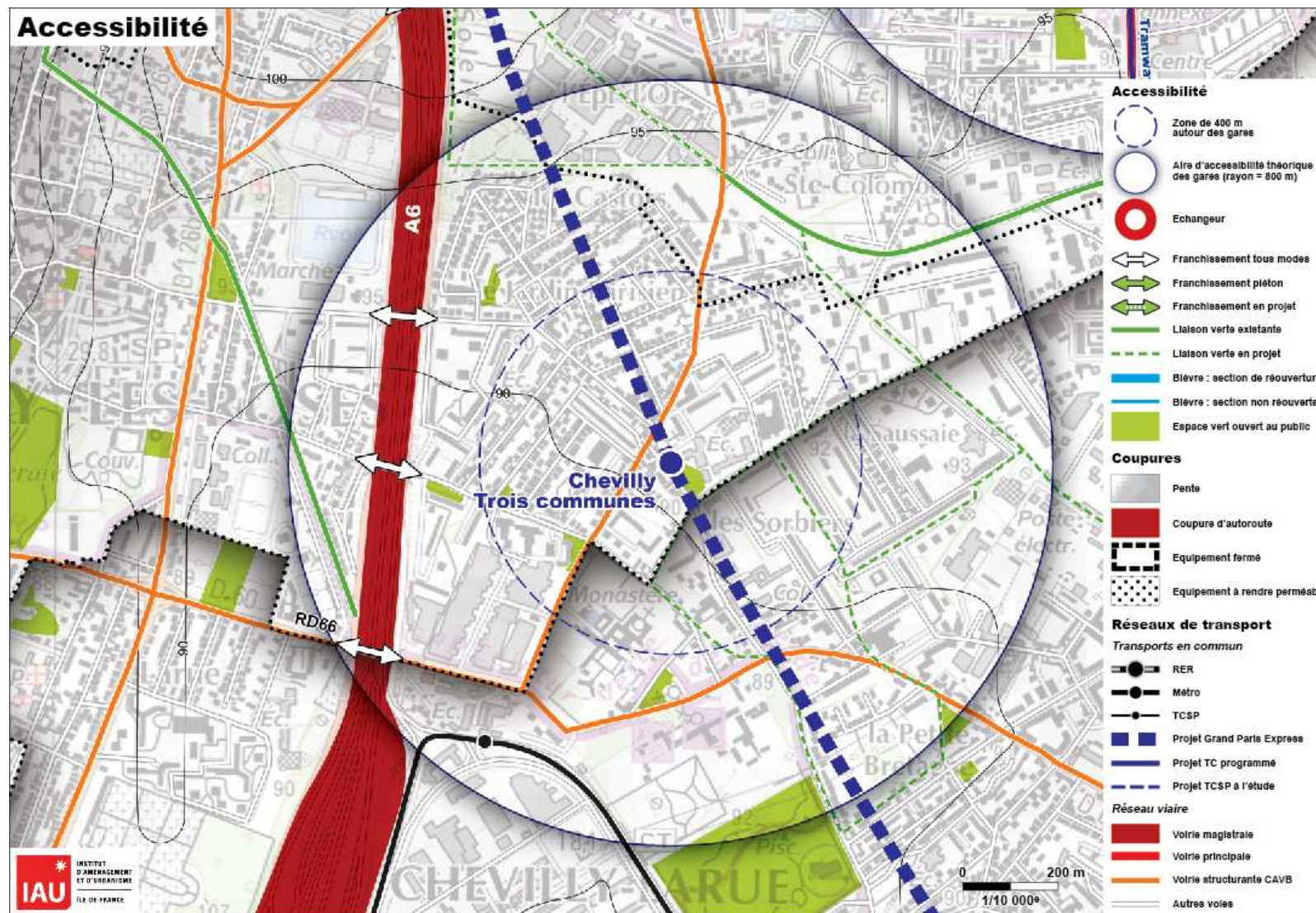


# Station Trois Communes



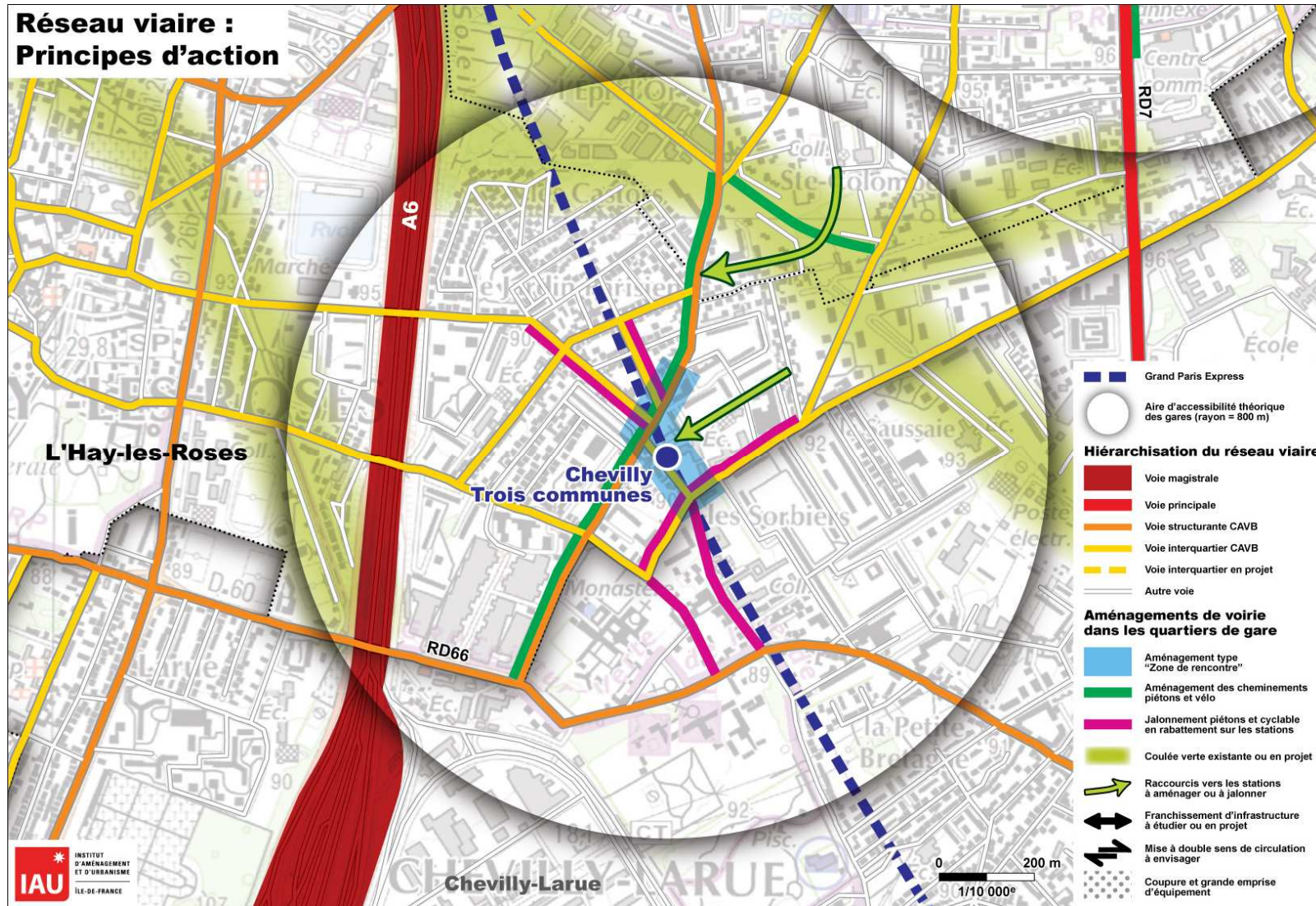


# Station Trois Communes





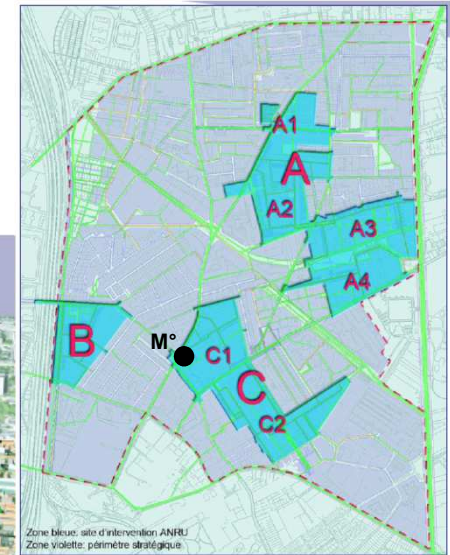
# Station Trois Communes





M°  
Trois  
Communes

## Le territoire du projet : des Lozats à la Sausaie





	Population et emplois desservis	Correspondances	Pôles attractifs existants dans un rayon de 800m	Projets en cours dans les 800m à 1000m	Projets à l'étude ou envisagés	Problématiques d'insertion et d'impact proche	Observations – Objectifs à poursuivre
	Fréquentation potentielle entrants et sortants cumulés (cf SGP)						
<b>Trois Communes (Lallier)</b>	L'Haÿ-les-Roses et Villejuif : +30 % de population desservie  3 500 entrants + sortants	<u>PROJET GPE</u> Station métro M14 prolongé Station retenue à titre conservatoire / position en débat  <u>BUS</u> 131 (liaison nord-sud 286 (liaison Villejuif Antony) V2 (CAVB Fresnes - l'Haÿ-les-Roses) V7 (desserte interne Villejuif)	Quartiers d'habitat social : Lallier, Les Lozaites, Sorbiers-Saussaie  ZAE de l'Epi d'or Villejuif) ZAE du Plateau (l'Haÿ-les-Roses) Extrémité MIN de Rungis  Commerces, chapelle Lallier  Chevilly Larue : Monastère Saint Michel, Eglise Sainte Colombe, Mairie, Centre culturel, Parc du Petit Leroy	ZAC Paul Hochart (l'Haÿ-les-Roses)  Démolition du 110 rue de Bicêtre et reconstruction de 43 logements  Réhabilitation quartier des Lozaites  PRU quartier Sorbiers-Saussaie (Chevilly Larue) Clos Saint Michel (Chevilly)  ZAC RN7 nord (Chevilly Larue)  Coulée verte Bièvre – Lilas sur l'Ave de l'Epi d'or et prolongements multiples	Extension et reconversion de la ZAE de l'Epi d'or, en lien avec Cancer Campus, dans le cadre de la ZAC  PRU quartier Lallier (l'Haÿ-les-Roses)  PRU quartier Paul Hochart (l'Haÿ-les-Roses)  ZAC multisite grand centre-ville (l'Haÿ-les-Roses)	Démolition de la chapelle et de la maison de quartier : centralité à reconquérir  Liens piétonniers à re-tisser, espaces à requalifier en conséquence  Cœur du quartier Lallier : potentiel de restructuration à étudier	<u>Enjeu de lisibilité de la gare dans le territoire et dans le tissu urbain</u>  <u>Rénovation urbaine</u> Projet intégré à concevoir, en recomposant une nouvelle centralité locale.  <u>Adaptation réseau bus</u> - Nécessité de desserte par une ligne de bus structurante est-ouest - Modification itinéraire V2 : possibilité d'éviter les boucles actuelles par un itinéraire passant par le nord (si av. de l'Epi d'Or aboutit sur la RD 55)  <u>Aménager et jalonner les voies et créer de nouvelles liaisons</u> pour faciliter le rabattement des piétons et cyclistes. En lien avec Chevilly-Larue, rendre les aménagements cohérents de part et d'autre des limites communales.



# Station Arcueil Cachan



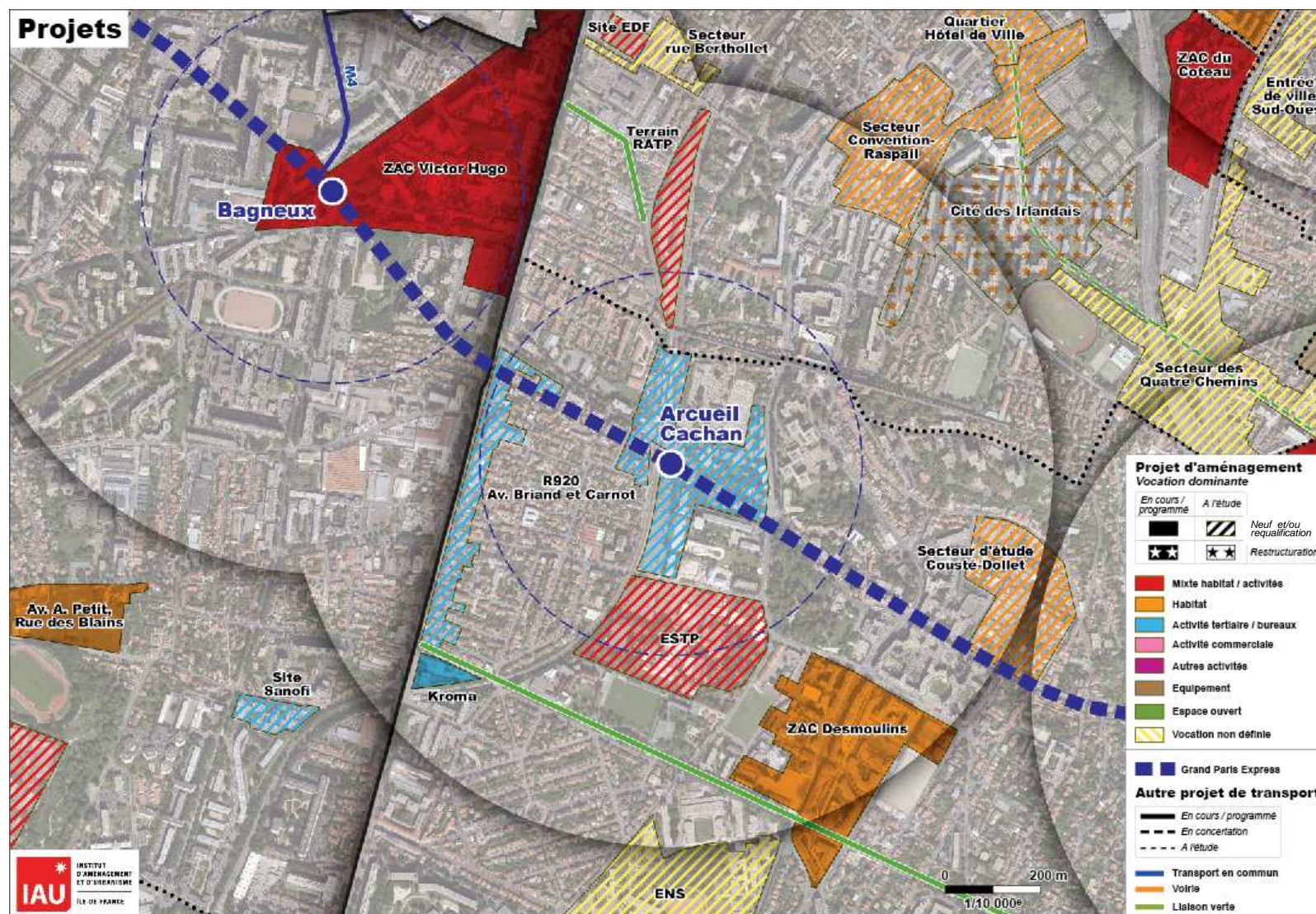


# Station Arcueil Cachan





# Station Arcueil Cachan





# Station Arcueil Cachan



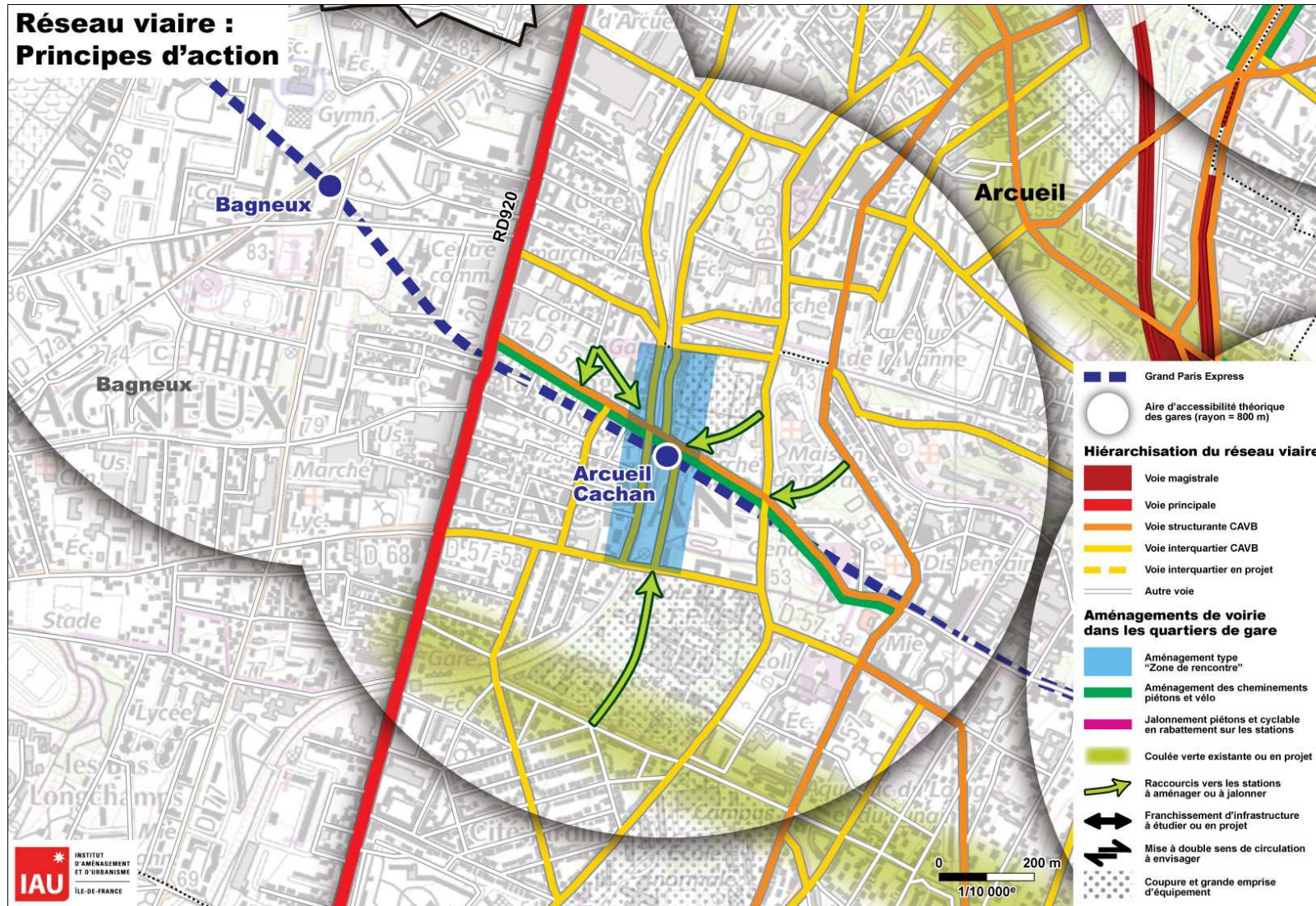


# Station Arcueil Cachan





# Station Arcueil Cachan



	Correspondances	Pôles attractifs existants dans un rayon de 800m	Projets en cours dans les 800m	Projets à l'étude ou envisagés	Problématiques d'insertion et d'impact proche	Observations – Objectifs à poursuivre
<b>Arcueil Cachan</b>	<p><u>PROJET GPE</u> Correspondance : RER B /ligne rouge GPE</p> <p><u>BUS</u> 162 (est-ouest), 187 (Mobilien nord-sud), V1 (desserte interco KB-l'Haÿ-les-Roses), V3 (desserte de Cachan), V4 (desserte Arcueil)</p> <p>Sur la RD 920, la 197 et la 297 (nord-sud)</p> <p>Au centre de Cachan, la 184 (nord-sud)</p>	<p><u>Cachan</u> DRIAAF, Groupe Chantelle, Imprimerie Boudard Ecole nationale de musique, Lycée Sarre, Collège Carnot, Ecole supérieure OSTEOBIO Marché Carnot, ESTP Mairie et commerces du centre-ville</p> <p><u>Arcueil</u> Centre culturel, centre ancien</p> <p><u>Bagneux</u> Centre commercial Casino RD 920</p>	<p><u>Cachan</u> Campus ESTP : logements étudiants</p> <p><u>Bagneux</u> ZAC Victor Hugo</p>	<p><u>Cachan</u> Densifications sur l'Ave Carnot et RD 920, Mutation du marché près de la gare Mutations secteur Cousté Dollet</p> <p><u>Arcueil</u> Mutations Terrains RATP, site EDF et Berthollet, secteur Convention Raspail, Cité des Irlandais</p>	<p>Actuellement gare-pont du RER avec peu d'espace public : besoin d'ouvrir l'espace autour de la future station GPE</p> <p>Renforcer la vie sur l'avenue Carnot, véritable épine dorsale entre la RD920 et le centre de Cachan</p> <p>Potentiel de densification autour de la gare grâce aux réserves foncières de Cachan</p> <p>Le réseau viaire du quartier de gare ne permet pas, en l'état, d'envisager des modifications d'itinéraires des lignes de bus</p>	<p><u>Accélérer la mutation urbaine et la requalification de la RD 920</u></p> <p><u>Cachan</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- renforcer ce pôle de centralité, avec bureaux et commerces autour de la gare, intégrant le marché.</li> <li>- renforcer l'axe de centralité de l'Avenue Carnot, la requalifier, ainsi que toutes les voies d'accès à la gare</li> </ul> <p><u>Arcueil</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Enjeu de développement du Terrain RATP</li> <li>- Enjeu pour dynamiser le centre ancien et les liaisons avec la gare</li> </ul>

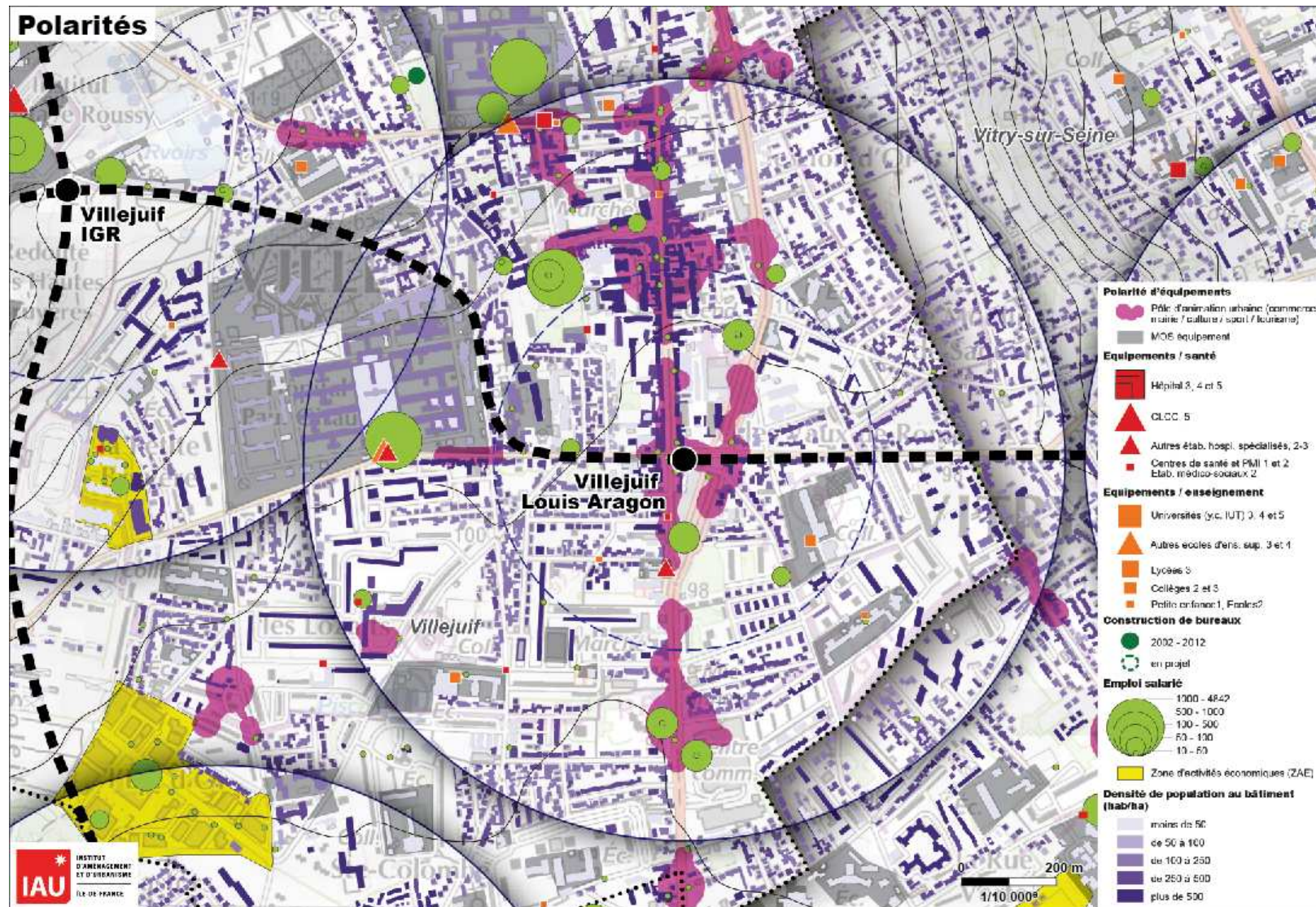


# Station Villejuif Louis Aragon



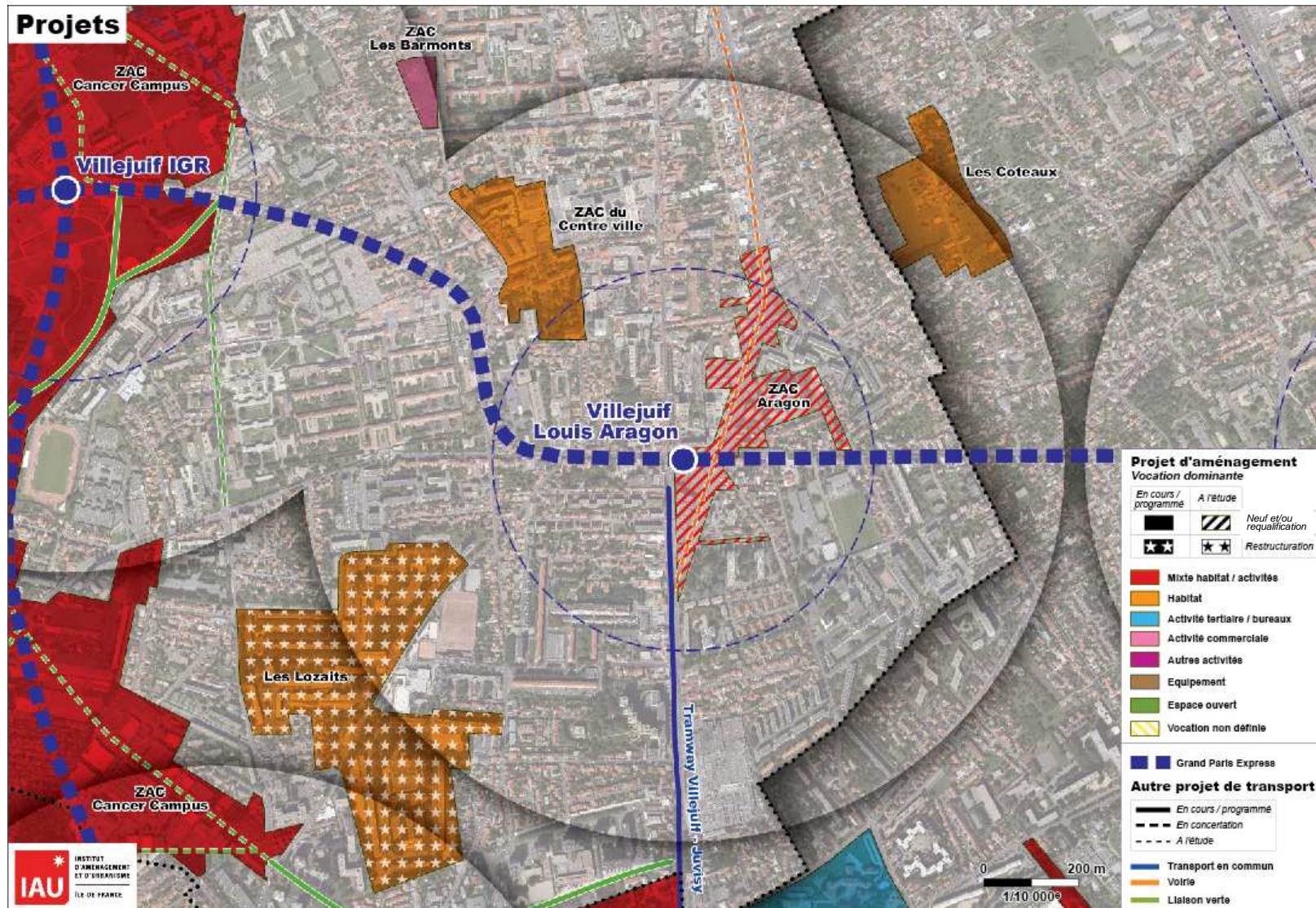


# Station Villejuif Louis Aragon



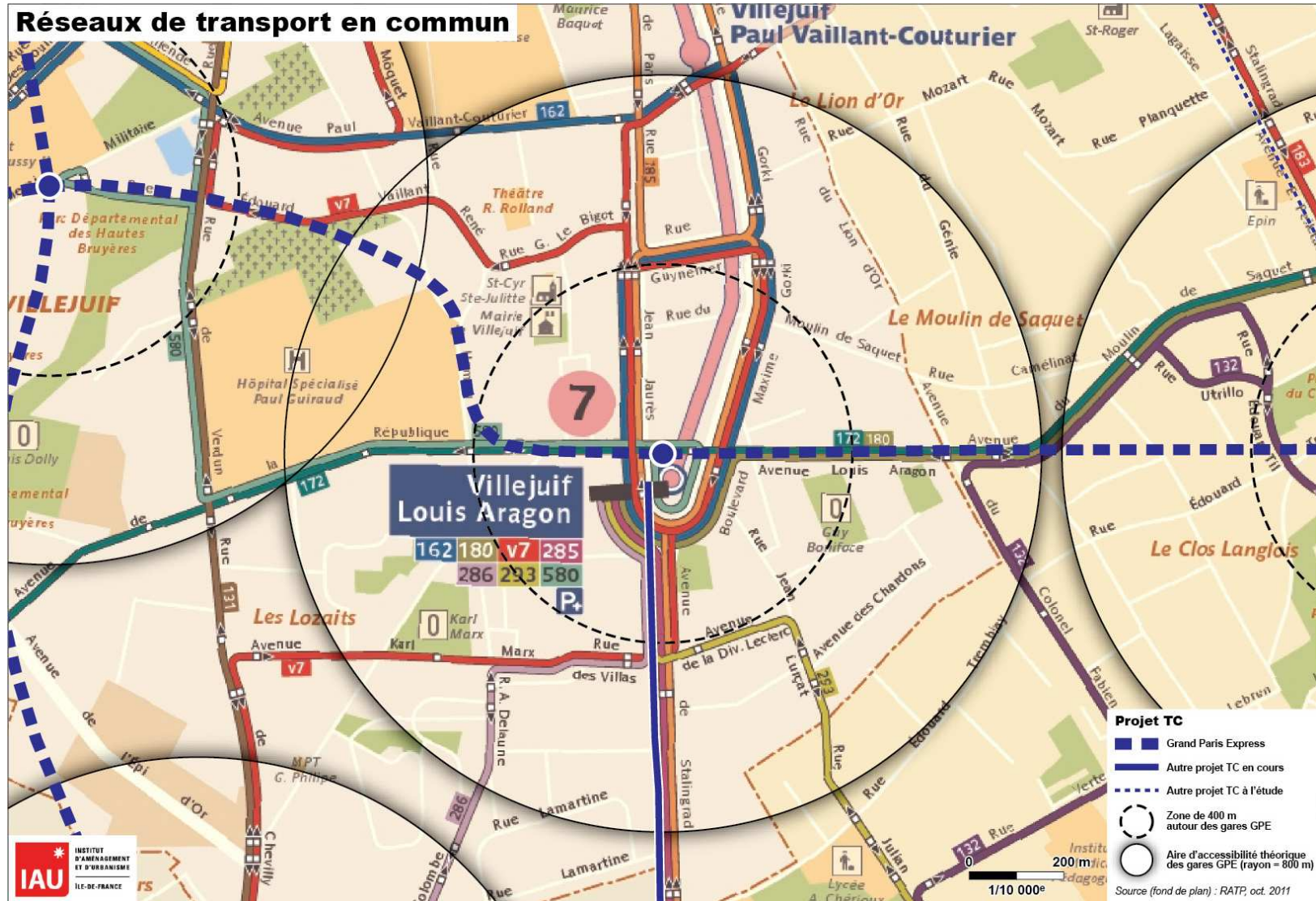


# Station Villejuif Louis Aragon



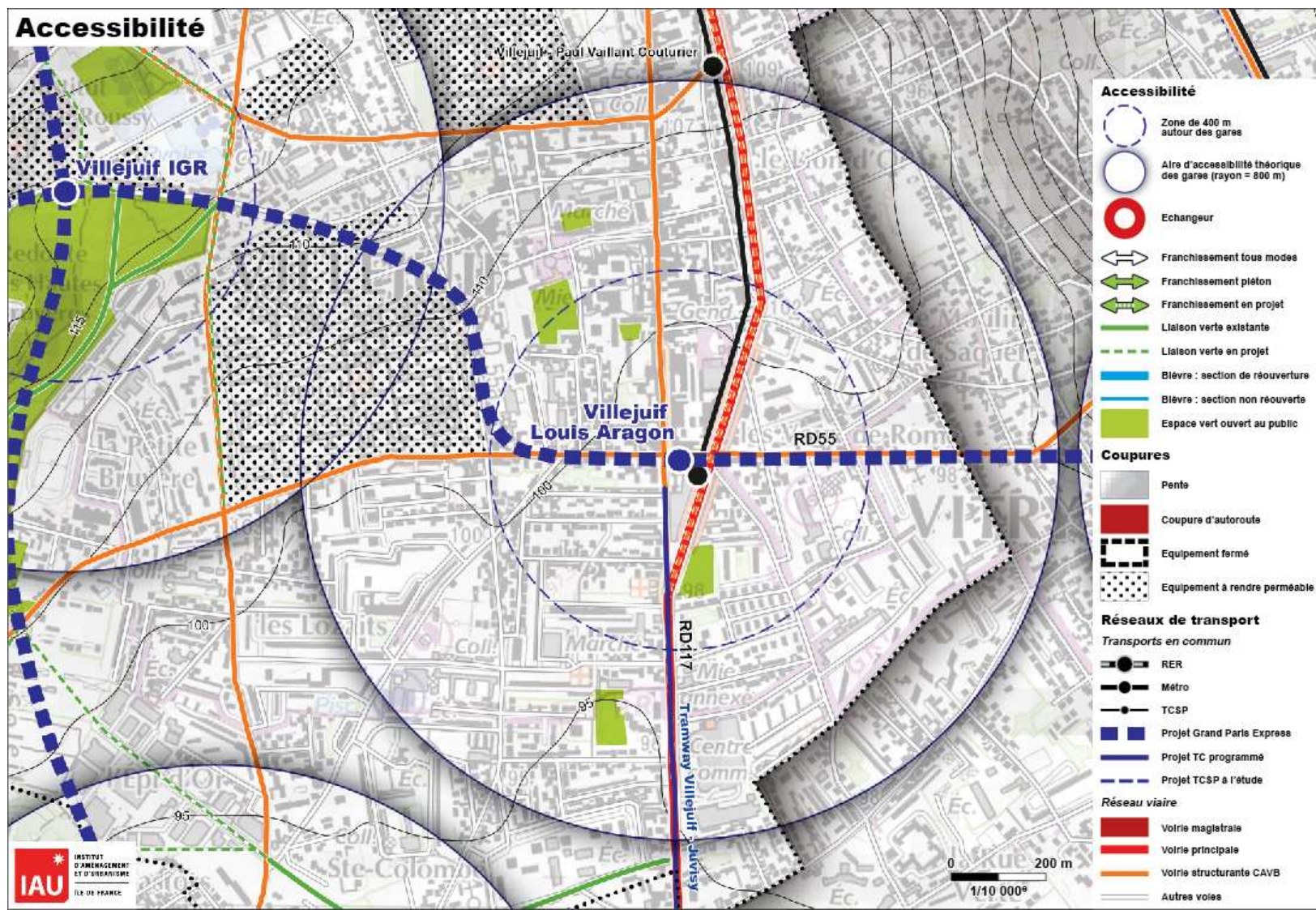


# Station Villejuif Louis Aragon



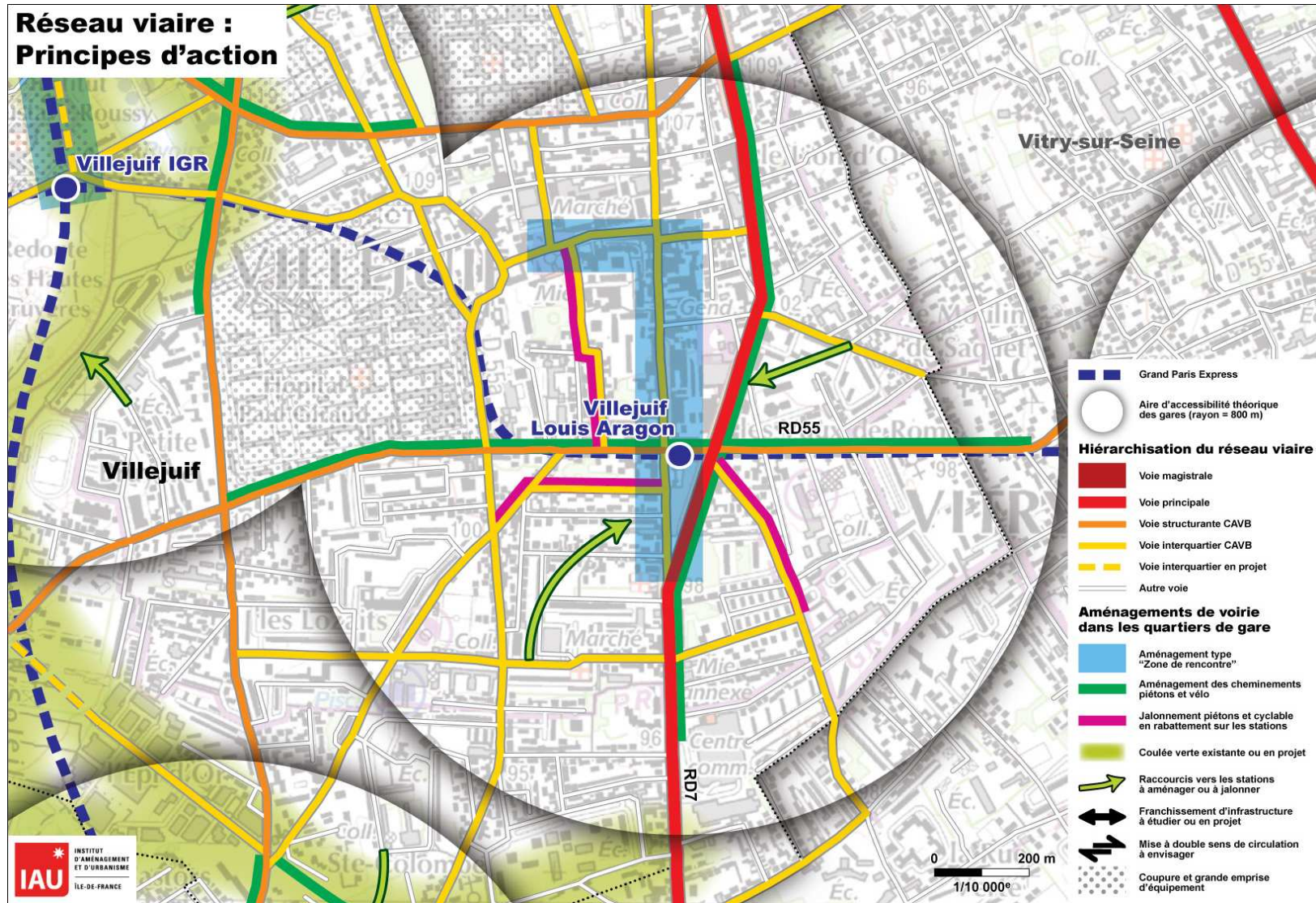


# Station Villejuif Louis Aragon

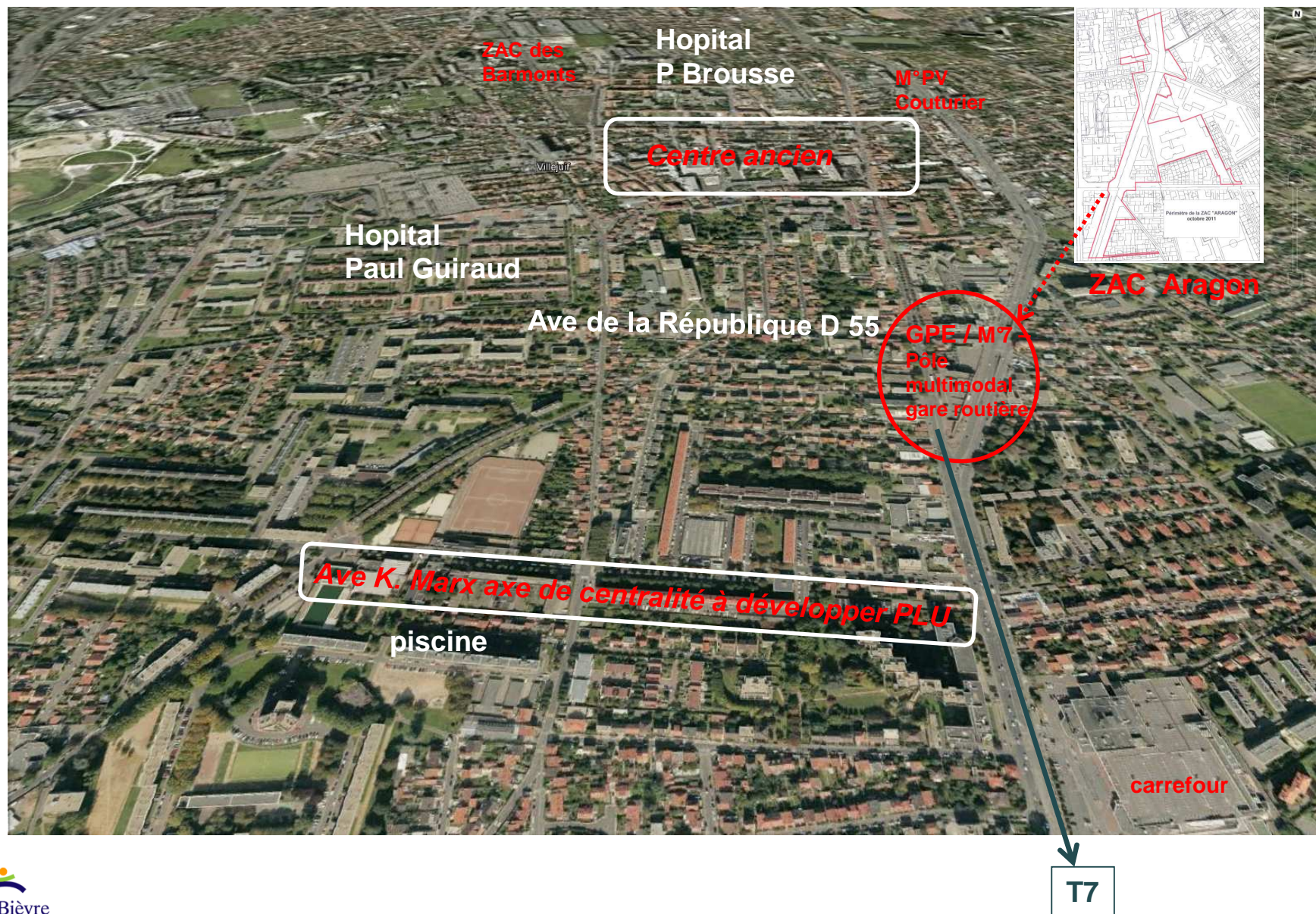




# Station Villejuif Louis Aragon









## La ZAC ARAGON rebondit sur le départ d'EDF et la requalification de la RD 7.

Avec le GPE, les enjeux du secteur vont dépasser son périmètre.

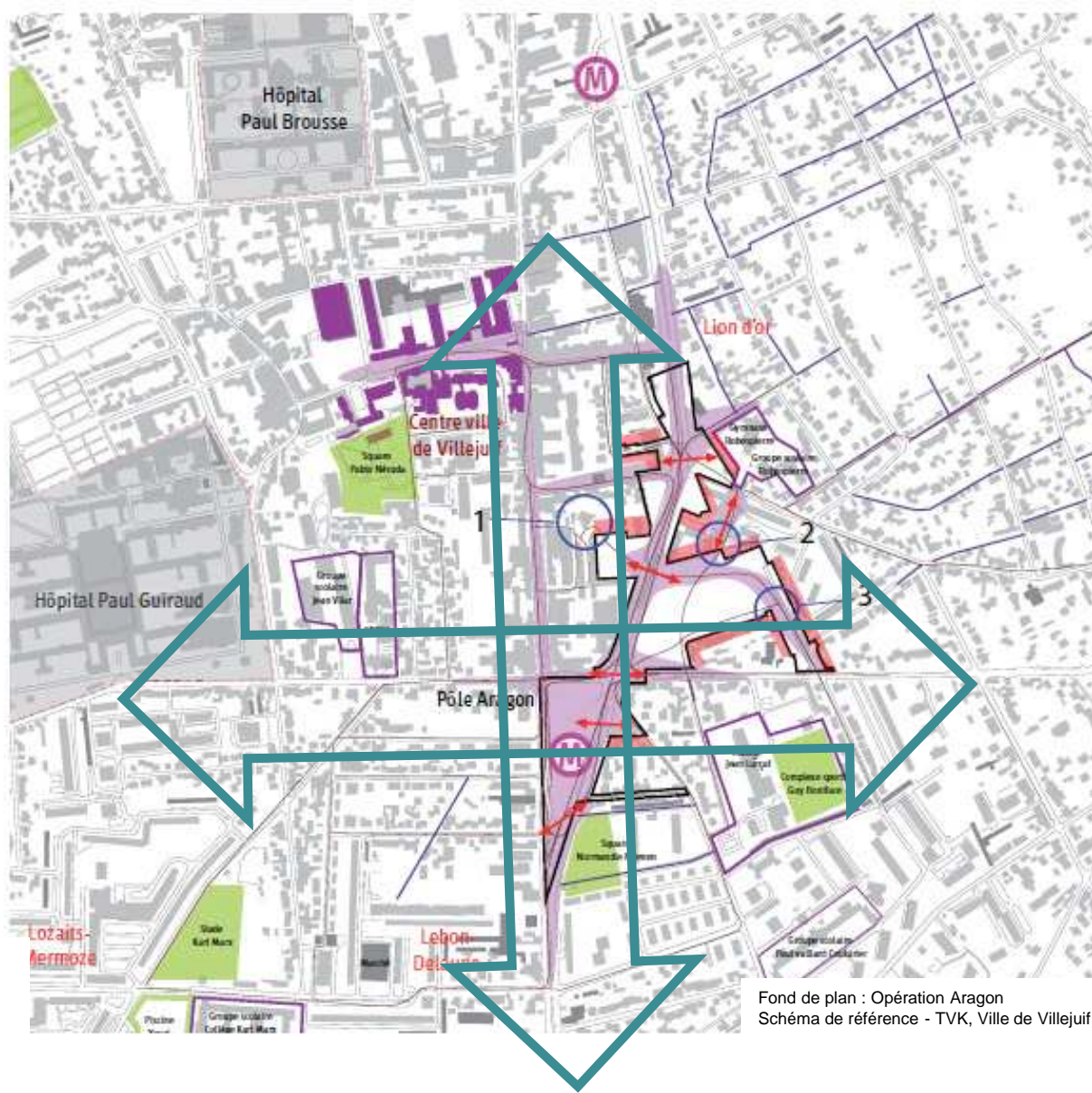
On pourra s'attendre à :

- de nouveaux flux N-S et E-O
- une redynamisation de l'avenue J. Jaurès et un élargissement du centre-ville
- un potentiel de densification qui reste à étudier attentivement

La mutation urbaine de la RD7 (K. Marx) aura à être poursuivie, en lien avec sa requalification :

- densification,
- harmonisation de la silhouette urbaine,
- évolution du tissu en lien avec le centre ancien.

- Continuités paysagères
- Accroches sur la RD7
- Zones de contact avec le tissu urbain existant
- Passage nécessitant un aménagement
- Espaces publics stimulés par le projet
- Parcours stimulés par le projet
- Venelles piétonnes



Fond de plan : Opération Aragon  
Schéma de référence - TVK, Ville de Villejuif



	Fréquentation potentielle (cf SGP) - entrants et sortants cumulés	Correspondances	Pôles attractifs existants dans un rayon de 800 à 1000 m	Projets en cours dans les 800 à 1000 m	Projets à l'étude ou envisagés	Problématiques d'insertion et d'impact proche	Observations – Objectifs à poursuivre
<b>Villejuif Louis Aragon</b>	9000 entrants + sortants	<p>Pôle multimodal (actuellement en reconstruction)</p> <p><u>PROJET GPE</u> Correspondances : M7 (Terminus) Tram T7 (mise en service octobre 2013)</p> <p><u>BUS : 11 lignes</u> En terminus : RATP 162 (vers l'ouest), 180 (vers l'est), 285 (vers le sud), 286 (vers le sud-ouest), 293 (vers le sud-est), 580 (vers l'ouest), V7 (locale), DM08 (vers le sud),</p> <p>Passantes : 185 (nord-sud), 172 (est-ouest)</p> <p>Parc relais : environ 500 places</p>	<p><u>Villejuif</u> Centre ancien Mairie, Théâtre Rolland, Hôpital Paul Guiraud, commerces RD7</p> <p>Cité Delaune, Cité des Lozaites</p> <p><u>Vitry (&gt; 800m)</u> Domaine Chérioux (IUT,...)</p> <p><u>Chevilly-Larue (&gt; 800m)</u> Oréal</p>	<p><u>Villejuif</u> ZAC Aragon (site EDF ++) ZAC Centre Ville Requalification Quartier des Lozaites</p> <p><u>Vitry (&gt; 800m)</u> Secteur Les Coteaux</p> <p><u>L'Hay-les-Roses (&gt; 800m)</u> ZAC Paul Hochart</p> <p>Pôle multimodal, Tram T7 et requalification RD 7</p> <p>Coulée Verte Bièvre - Lilas</p>	<p><u>Villejuif</u> ZAC Aragon</p> <p><u>Vitry (&gt; 800m)</u> Domaine Chérioux</p> <p>Rénovation urbaine des quartiers sud</p>	<p>Mutations fortes, qui seront dynamisées par l'arrivée du tram T7 fin 2013.</p> <p>Potentiel de densification qui semble important, allant bien au-delà de la ZAC Aragon</p> <p>Souhait RATP de valoriser le triangle VLA par une opération d'envergure</p>	<p><u>Enjeu de rabattement fort sur le tram et sur la gare (M° + GPE), pouvant dépasser les 800m (impact bus, vélo, coulée verte...)</u></p> <p><u>Enjeu de densification des tissus urbains à approfondir (étude spécifique à mener)</u></p> <p><u>Enjeu de dynamisation du commerce local (existant + prévu PLU en lien avec le centre commercial Carrefour sur la RD 7)</u></p> <p><u>Enjeu de reconquête de l'espace public permettant des rabattements et des diffusions confortables des usagers (piétonner les contre-allées à proximité, prévoir un recul des alignements du bâti dans le PLU, travailler les traversées piétonnes, les carrefours beaucoup trop "routiers" actuellement ...).</u></p> <p><u>Adaptation réseau bus</u> Complémentarité de l'offre bus avec le métro à organiser Hypothèses : - en lien avec le projet de Tram T7, restructuration des lignes nord-sud notamment 185 et 285 - en lien avec le GPE : nouveau rôle des lignes 580 et 162</p>

# Conclusion

## **Renforcer l'articulation temporelle entre projets de transport et projets urbains**

Approfondir certains sites étudiés, qui seront redynamisés à court terme (abords A6b, RD7 ...) et à moyen terme (RD 920)

Trouver de nouveaux sites de projet pour valoriser les gares et en particulier celles d'interconnexion, à court – moyen terme

## **Repenser le rabattement sur les gares, avec une vigilance accrue sur la qualité de l'intermodalité**

Bus, piétons, vélos, dans toute la CAVB et en relation avec l'extérieur

Accélérer l'ensemble du réseau des modes actifs, y intégrer les liaisons vertes



## Crédits cartographiques et photographiques

page 8	La CAVB dans le projet du réseau du GPE (carte)	Source : IAU îdF © IAU îdF
page 8	Les grands territoires de projets d'Île-de-France (carte)	Source : IAU îdF © IAU îdF
page 9	Renforcement du marquage territorial entre 2000 et 2009 (carte)	Source : Insee–DGFiP Revenus fiscaux localisés des ménages © IAU îdF
page 9	Evolution des revenus médians entre 2000 et 2009 (carte)	Source : Insee–DGFiP Revenus fiscaux localisés des ménages © IAU îdF
page 9	Dynamiques du marché des bureaux (carte)	Source : IAU îdF © IAU îdF
page 10	Morphologie de l'habitat (carte)	Source : IAU îdF, Mos 2008 © IAU îdF
page 12	Projets d'aménagement de la CAVB (carte)	Source : IAU îdF, BD projets, mars 2012 © IAU îdF
page 13	Dynamiques autour de la CAVB (carte)	Source : IAU îdF, BD projets, mars 2012 © IAU îdF
page 13	Réseau TC actuel et projets (carte)	Source : IAU îdF © IAU îdF
page 14	Court terme : transports et projets urbains (carte)	Source : IAU îdF © IAU îdF
page 14	Moyen terme, premier temps : ligne rouge du GPE et projets urbains (carte)	Source : IAU îdF © IAU îdF
page 14	Moyen terme, second temps : ligne bleue du GPE et projets urbains (carte)	Source : IAU îdF © IAU îdF
page 15	Les principaux secteurs de projets à faire avancer (carte)	Source : IAU îdF © IAU îdF
page 16	Principes d'actions sur le réseau viaire de la CAVB (carte)	Source : IAU îdF © IAU îdF
page 16	Liaisons vertes et circulations douces de la CAVB (carte)	Source : IAU îdF © IAU îdF
page 17	Vue aérienne de la CAVB	© Gauthier, DRIEA
page 18	Vue vers la vallée depuis la sous-préfecture	© IAU îdF
page 18	Le parc de la Bièvre	© IAU îdF
page 18	Schéma des intentions paysagères (carte)	Source : IAU îdF © IAU îdF
page 19	Lieux et liens stratégiques (carte)	Source : IAU îdF © IAU îdF

