

I- Rapport de présentation

Arrêt	Enquête publique	Approbation

SOMMAIRE

Préambule	6	3.2. <i>Risques technologiques.....</i>	<i>29</i>
1. Situation géographique et administrative.....	7	3.3. <i>Nuisances.....</i>	<i>29</i>
2. Contexte intercommunal et régional	8	3.4. <i>Pollutions</i>	<i>30</i>
2.1. <i>A l'échelle intercommunale : la Communauté d'Agglomération du Val de Bièvre.....</i>	<i>8</i>	4. Gestion des déchets et des ressources.....	32
2.2. <i>A l'échelle régionale.....</i>	<i>9</i>	4.1. <i>Gestion des déchets.....</i>	<i>32</i>
3. Transports et modes de déplacements.....	13	4.2. <i>Gestion des ressources.....</i>	<i>33</i>
3.1. <i>Réseau routier principal.....</i>	<i>13</i>	5. Synthèse et enjeux "environnement".....	36
3.2. <i>Desserte interne.....</i>	<i>14</i>	Partie 2 – Diagnostic territorial	37
3.3. <i>Stationnement.....</i>	<i>15</i>	1. Analyse urbaine.....	38
3.4. <i>Modes de circulations douces.....</i>	<i>16</i>	1.1. <i>Caractéristiques paysagères.....</i>	<i>38</i>
3.5. <i>Transports en commun.....</i>	<i>17</i>	1.2. <i>Caractéristiques urbaines.....</i>	<i>42</i>
3.6. <i>Synthèse et enjeux "déplacements".....</i>	<i>20</i>	1.3. <i>Synthèse et enjeux "analyse urbaine".....</i>	<i>58</i>
Partie 1 – État initial de l'environnement	21	2. Analyse démographique.....	59
1. Milieu physique.....	22	2.1. <i>Evolution démographique entre 1962 et 2006 et ses facteurs d'évolution.....</i>	<i>59</i>
1.1. <i>Géologie.....</i>	<i>22</i>	2.2. <i>Croissance démographique à l'échelle de la CAVB, du département et de la région.....</i>	<i>60</i>
1.2. <i>Relief.....</i>	<i>22</i>	2.3. <i>Composition de la population.....</i>	<i>61</i>
1.3. <i>Climat.....</i>	<i>23</i>	2.4. <i>Synthèse et enjeux « démographie ».....</i>	<i>65</i>
2. Espaces verts.....	24	3. Analyse du parc de logements	66
2.1. <i>Espaces verts publics.....</i>	<i>24</i>	3.1. <i>Evolution du parc de logements.....</i>	<i>66</i>
2.2. <i>Espaces verts privés.....</i>	<i>26</i>	3.2. <i>Composition du parc de logements.....</i>	<i>68</i>
3. Risques, nuisances et pollutions.....	28	3.3. <i>Caractéristiques des résidences principales.....</i>	<i>68</i>
3.1. <i>Risques naturels.....</i>	<i>28</i>	3.4. <i>Qualité du parc de logements.....</i>	<i>70</i>
		3.5. <i>Besoins pour les publics spécifiques.....</i>	<i>73</i>
		3.6. <i>Synthèse et enjeux « habitat ».....</i>	<i>77</i>
		4. Analyse des équipements	78
		4.1. <i>Services administratifs.....</i>	<i>78</i>
		4.2. <i>Équipements pour la petite enfance.....</i>	<i>79</i>
		4.3. <i>Équipements scolaires.....</i>	<i>80</i>

4.4. Équipements péri et extra-scolaires	83
4.5. Équipements sportifs	85
4.6. Équipements culturels.....	86
4.7. Tissu associatif	87
4.8. Équipements culturels.....	87
4.9. Équipements de santé	87
4.10. Synthèse et enjeux « équipements ».....	88
5. Analyse économique.....	89
5.1. Répartition par secteur d'activité.....	89
5.2. Parc immobilier professionnel.....	94
5.3. Synthèse et enjeux « économie ».....	96
Partie 3 – Prospectives et analyse des besoins.....	97
1. Prospectives démographiques	99
1.1. Elaboration de 2 scénarios	99
1.2. Evaluation des impacts sur la construction neuve.....	100
1.3. Impacts des 2 scénarios sur la consommation foncière : de nouvelles disponibilités foncières à identifier.....	104
1.4. Impacts des 2 scénarios sur les équipements scolaires et la petite enfance	105
2. Prospectives économiques	106
2.1. Préambule.....	106
2.2. Déclinaison des 2 scénarios	106
2.3. Impacts des 2 scénarios en termes de création d'emplois.....	108
3. Justification du scénario retenu par la commune	109
Partie 4 –Choix retenus pour établir le Projet d’Aménagement et de Développement Durable	110
1. Axe 1 : renouveler la ville.....	111
1.1. Densifier de façon raisonnée les secteurs présentant un potentiel d'évolution	111

1.2. Proposer une offre plus complète par rapport aux besoins d'un parcours résidentiel, notamment l'offre en logements pour les jeunes ménages et les personnes âgées.....	112
2. Axe 2 : garantir la qualité du cadre de vie	112
2.1. Maintenir la qualité de vie en s'appuyant sur les éléments forts de l'identité cachanaise.....	112
2.2. Maîtriser la consommation énergétique	112
2.3. Limiter les nuisances et préserver la population des risques.....	112
2.4. Aboutir à une meilleure gestion des déchets et des ressources...	113
3. Axe 3 : Demeurer une ville économiquement active	113
3.1. Poursuivre un développement économique générateur d'emplois endogènes permettant de maintenir une animation dans les quartiers et une activité économique locale dynamique.....	113
3.2. Renforcer les liens avec les communes de l'agglomération et l'accessibilité aux équipements	114
3.3. Poursuivre les efforts d'amélioration du fonctionnement du réseau viaire	114
3.4. Maintenir une vie sociale et culturelle attractive et variée	114
Partie 5 – Les choix retenus pour établir la délimitation des zones et les règles qui s’y appliquent	115
1. Tableau des superficies des zones du Plan Local d’Urbanisme	116
2. Tableau des principales caractéristiques des zones du Plan Local d’Urbanisme	117
3. Grands principes d’élaboration du zonage	118
4. Justification des règles communes retenues dans les zones urbaines.....	119
Article 3 : Conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public	119

<i>Article 4 : Conditions de desserte des terrains par les réseaux publics d’eau, d’électricité et d’assainissement</i>	120	<i>3.1. Le Plan d’Occupation des Sols</i>	139
<i>Article 5 : Superficie minimale des terrains constructibles</i>	120	<i>3.2. Le Plan Local d’Urbanisme</i>	139
<i>Article 11 : Aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords</i>	120	4. Emplacements réservés	143
<i>Article 12 : Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d’aires de stationnement</i>	120	<i>4.1. Le Plan d’Occupation des Sols</i>	143
5. Justification des règles spécifiques à chaque zone urbaine	122	<i>4.2. Le Plan Local d’Urbanisme</i>	143
<i>5.1. Justification des règles spécifiques de la zone UA</i>	122	5. Espaces boisés classés	143
<i>5.2. Justification des règles spécifiques de la zone UB</i>	123	<i>5.1. Le Plan d’Occupation des Sols</i>	143
<i>5.3. Justification des règles spécifiques de la zone UC</i>	124	<i>5.2. Le Plan Local d’Urbanisme</i>	143
<i>5.4. Justification des règles spécifiques de la zone UD</i>	126	6. Espaces récréatifs à protéger	144
<i>5.5. Justification des règles spécifiques de la zone UH</i>	127	<i>6.1. Le Plan d’Occupation des Sols</i>	144
6. Les règles découlant des inscriptions graphiques	130	<i>6.2. Le Plan Local d’Urbanisme</i>	144
<i>6.1. Espaces boisés classés existants ou à créer</i>	130	7. Nouvelles dispositions du PLU	144
<i>6.2. Éléments de paysage et de patrimoine à préserver</i>	130	<i>7.1. Protection des rez-de-chaussée commerciaux</i>	144
<i>6.3. Emplacements réservés aux voies et ouvrages publics, aux installations d’intérêt général et aux espaces verts</i>	131	<i>7.2. Prise en compte de la réforme des autorisations d’urbanisme en matière de stationnement</i>	145
<i>6.4. La réglementation spécifique d’implantation des constructions</i> ...	132	<i>7.3. Protection au titre de l’article L.123.1-7° du Code de l’Urbanisme</i>	145
<i>6.5. La réglementation des changements de destination des rez-de-chaussée à usage d’activités</i>	132	<i>7.4. Orientation d’aménagement du Coteau</i>	145
<i>6.6. Plan masse</i>	133	Partie 7 - Évaluation des incidences notables de la mise en œuvre du PLU sur l’environnement et mesures d’atténuation	146
Partie 6 - Exposé des motifs des changements apportés aux règles d’urbanisme antérieures	134	1. Les incidences du PLU sur la population et sur l’économie d’espace	147
1. Objectifs POS - PLU	135	<i>1.1. Un dynamisme démographique recherché tout en maîtrisant la croissance pour un développement durable</i>	147
<i>1.1. Le Plan d’Occupation des Sols</i>	135	<i>1.2. Une urbanisation sous forme de renouvellement urbain et de densification du tissu existant pour un développement durable</i>	147
<i>1.2. Le Plan Local d’Urbanisme</i>	135	<i>1.3. Une mixité fonctionnelle dans les quartiers pour un développement durable</i>	148
2. Règlement : document graphique	136	2. Les incidences du PLU sur la santé humaine : la prise en compte des risques et des nuisances	148
<i>2.1. Le Plan d’Occupation des Sols</i>	136	<i>2.1. Le risque inondation</i>	148
<i>2.2. Le Plan Local d’Urbanisme</i>	137		
3. Règlement : prescriptions écrites	139		

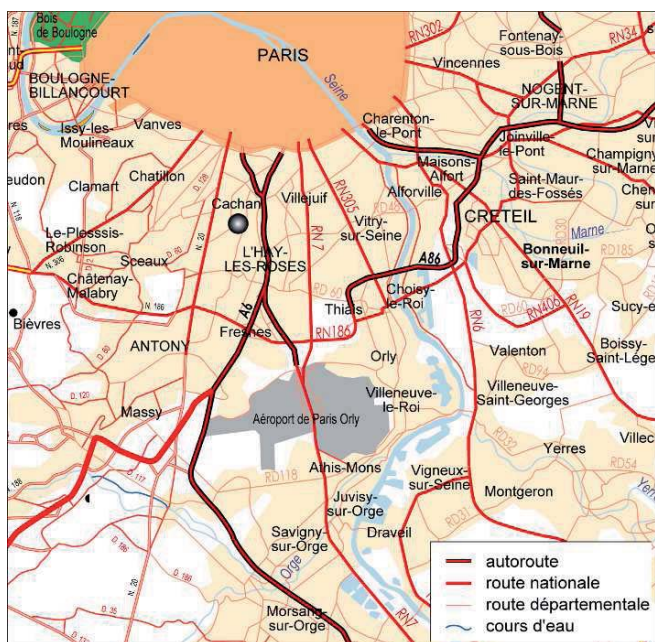
2.2. <i>Le risque mouvement de terrain par retrait gonflement des argiles</i> 148	6. carte d’agglomération d’assainissement..... 156
2.3. 148	7. Le SDAGE du bassin seine-normandie..... 156
2.3. <i>Le risque mouvements de terrain par affaissements et</i> <i>effondrements de terrain.....</i> 148	8. Le SAGE de la Bièvre..... 157
2.4. <i>Les nuisances sonores liées aux infrastructures de transport.....</i> 148	9. Les servitudes d’utilité publique..... 157
3. Les incidences du PLU sur l’eau..... 149	
4. les incidences du PLU sur l’air et le climat..... 149	
4.1. <i>La maîtrise des besoins en déplacements pour la préservation de la</i> <i>qualité de l’air.....</i> 149	
4.2. <i>La maîtrise de la consommation énergétique.....</i> 150	
5. Les incidences du plu sur la faune, la flore, le patrimoine culturel et les paysages : la mise en valeur du cadre urbain..... 150	
5.1. <i>L’identification de la trame verte.....</i> 150	
5.2. <i>Les espaces libres, aires de jeux et de loisirs et plantations.....</i> 150	
5.3. <i>Les espaces boisés classés au titre de l’article L. 130-1 du Code de</i> <i>l’Urbanisme.....</i> 151	
5.4. <i>La protection du patrimoine bâti et naturel au titre de l’article</i> <i>L.123.1-7° du Code de l’Urbanisme.....</i> 151	
Partie 8 - Réponses aux contraintes supra-communales..... 152	
1. Le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF)..... 153	
2. Le Plan de déplacements urbains de la région Île-de-France (PDUIF) et sa déclinaison en plan local de déplacements (PLD)..... 154	
2.1. <i>Le PDUIF de 2000 actuellement en cours de révision.....</i> 154	
2.2. <i>Le PLD de la communauté d’agglomération du Val de Bièvre.....</i> 154	
3. Le programme local de l’habitat (PLH)..... 155	
4. L’accueil et l’habitat des gens du voyage..... 155	
5. Le plan départemental d’élimination des déchets..... 156	

Préambule

1. SITUATION GÉOGRAPHIQUE ET ADMINISTRATIVE

D’une superficie de 278 ha, la ville de Cachan accueille 27 590 habitants au recensement de la population réalisé par l’INSEE en 2006. Elle se situe à l’extrême ouest du département du Val de Marne (94) et dans la proche banlieue sud de Paris (2 km des portes d’Orléans et d’Italie et 5 km du centre de la capitale).

Cachan est limitrophe des communes d’Arcueil, de Villejuif et de l’Haÿ-les-Roses, communes du département du Val de Marne et de la communauté d’agglomération du Val de Bièvre. Le territoire est également limitrophe des communes de Bourg la Reine et de Bagneux, communes du département des Hauts-de-Seine (arrondissement d’Antony).



Situation schématique de Cachan en région parisienne



L’intercommunalité du Val de Marne (en 2006)

2. CONTEXTE INTERCOMMUNAL ET RÉGIONAL

2.1. **A l’échelle intercommunale : la Communauté d’Agglomération du Val de Bièvre**

• Composition

La commune est membre de la Communauté d’Agglomération du Val de Bièvre (CAVB), créée en 1999. Elle s’étend sur 2 063 ha, rassemblant ainsi 195 894 habitants sur :

- Arcueil (19 129 habitants),
- Cachan (27 590 habitants),
- Fresnes (25 575 habitants),
- Gentilly (17 034 habitants),
- L’Haÿ-les-Roses (30 428 habitants),
- Le Kremlin-Bicêtre (25 567 habitants),
- Villejuif (50 571 habitants).

Source : INSEE, recensement de la population 2006

• Compétences

La CAVB est compétente dans les domaines qui lui ont été transférés par ces sept communes.

Ses compétences obligatoires :

- développement économique
- aménagement du territoire
- transports
- habitat
- politique de la ville

Ses compétences facultatives :

- eau
- voirie et assainissement (185 km de voirie communautaire)
- environnement
- équipements nautiques et culturels
- gestion des ordures ménagères (sauf sur Cachan, où la collecte se fait en régie)

• Projets

Confrontée aux projets d’aménagement d’envergure régionale qui s’imposent à elle, la CAVB s’inscrit pleinement dans les dynamiques de développement des territoires de la première couronne parisienne. La CAVB est d’une part, le lieu de dialogue avec Paris, d’échanges à l’est avec Seine Amont et à l’ouest avec les Hauts de Bièvre, et d’autre part, le lieu d’articulation avec les dynamiques situées plus au sud et portées par le Plateau de Saclay et le pôle d’Orly Rungis.

La CAVB souhaite mettre en oeuvre un projet de développement dans une perspective d’aménagement harmonieux du territoire. Pour ce faire l’agglomération doit répondre à trois types d’enjeux (source : CAVB) :

- recherche d’une complémentarité et d’un rééquilibrage entre le Nord et le Sud, pour une meilleure répartition des projets structurants encore concentrés en frange parisienne ;
- création et valorisation de continuités Est-Ouest et Nord-Sud, en s’appuyant sur une logique de maillage vert porteur de nouvelles pratiques et de nouveaux usages ;
- développement de polarités internes et externes, dans le cadre d’une complémentarité avec les territoires voisins et du développement de nouveaux partenariats.

- Planification communautaire

Plan Local de Déplacements (PLD)

Dans le cadre de ses compétences, la CAVB a élaboré un Plan Local de Déplacements (PLD) fixant les enjeux en matière de déplacements et de transports.

Ce PLD traduit, sur le territoire communautaire, les objectifs du plan de déplacements urbains de la Région Île-de-France.

Il définit d’une part, des actions d’amélioration en matière de déplacements (cheminements piétons, transports en commun, pistes cyclables, stationnement réglementé, zone 30...) et d’autre part, des règles de stationnement sur différents secteurs, qui devront être pris en compte dans les PLU.

Programme Local de l’Habitat (PLH)

Le PLH de la Communauté d’Agglomération du Val de Bièvre a été arrêté le 8 juin 2009 en Conseil Communautaire et n’a pas encore été approuvé. Cependant, afin d’anticiper la mise en œuvre de ces orientations, le projet de PLH a été intégré aux réflexions concernant la prospective démographique, les besoins en logement et les axes du PADD du PLU de Cachan.

Les grandes orientations du PLH sont :

- **axe 1** : produire une offre nouvelle diverse et abordable pour un parcours résidentiel de qualité :
 - *orientation 1* : répondre aux besoins sociaux et démographiques du territoire,
 - *orientation 2* : conforter le caractère populaire en créant les conditions d’une offre diverse et abordable,
- **axe 2** : construire des réponses adaptées aux besoins spécifiques des habitants du Val de Bièvre et à l’évolution des modes de vie :
 - *orientation 1* : permettre l’accès au logement autonome des jeunes de moins de 30 ans,

- *orientation 2* : accueillir les salariés et faciliter les rapprochements domicile – travail,
- *orientation 3* : favoriser le soutien et le maintien à domicile des personnes âgées et handicapées, développer l’offre de structures spécifiques pour les personnes dépendantes,
- *orientation 4* : répondre aux besoins des personnes en difficultés.

Le PLU se doit également d’être compatible avec le PLH.

2.2. A l’échelle régionale

Conformément à l’article L.123-1 du Code de l’Urbanisme, le PLU doit être compatible avec 2 documents de planification à l’échelle régionale :

- Le Plan de Déplacements Urbains de la Région Île-de-France (PDUIF)

Le PDUIF a été approuvé le 15 décembre 2000 par arrêté inter préfectoral n°2000-2880 en application de la loi sur l’air de 1996.

Il a pour objectif de définir des principes d’organisation des déplacements des personnes, des transports de marchandises, de la circulation et du stationnement. Il a pour ambition d’assurer un équilibre durable entre les besoins de déplacements franciliens et la protection de l’environnement et de la santé publique.

Les grandes orientations du PDUIF portent sur :

- diminution de 3% du trafic automobile,
- diminution de la part de la voiture particulière dans le nombre de déplacements motorisés internes à la grande couronne,
- augmentation de l’usage des transports collectifs de 2% en déplacements, leur part modale devant dépasser le tiers des déplacements domicile-travail et domicile-école,

- augmentation de 10% de la part de la marche dans les déplacements domicile-école,
- doublement des déplacements à vélo,
- augmentation de 3% de la part des tonnages de marchandises acheminées par la voie d’eau et le fer.

Le PDUIF de 2000 a fait l’objet d’une évaluation portée par le Syndicat des transports d’Île-de-France en 2007. Les conclusions du rapport d’évaluation ont permis de lancer la révision du PDUIF qui est en cours actuellement.

- Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF)

Le schéma directeur de la région Île-de-France en vigueur a été approuvé le 26 avril 1994. Il fait l’objet d’une révision. Le nouveau projet a été adopté le 25 septembre 2008 par le Conseil Régional d’Île-de-France.

SDRIF de 1994

Le SDRIF de 1994 actuellement en vigueur fixe comme objectifs la maîtrise de la croissance démographique et économique, le renforcement des solidarités en facilitant les échanges et la sauvegarde de l’environnement. Il stipule notamment que :

"Dans l’Ouest du Val de Marne, le plateau de Villejuif regroupe des sites économiques importants : la partie nord, tournée vers Paris connaît de grandes restructurations. La rocade ORBIVAL permettra son recentrement dans le département et la proche couronne. Elle possède des équipements universitaires et hospitaliers remarquables, ainsi que des parcs urbains de qualité qui, mieux desservis, devront rayonner davantage."



Source SDRIF 94

Le territoire de Cachan est entièrement situé en "secteur urbanisé", à l'exception de quelques "espaces paysagers ou espaces verts". Il est notamment concerné par :

- un axe Nord-Sud (violet plein et pointillé) signifiant "réseau métropolitain de transport à aménager",
- un axe Est-Ouest (violet pointillé large) signifiant "réseau métropolitain de transport de gabarit projeté".

Révision du SDRIF

Pour être applicable, le SDRIF de 2008 devra être approuvé par décret en Conseil d'Etat. Il s'imposera alors, en terme de compatibilité, aux Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) et, à défaut, aux PLU et aux POS.

Ce document opère des choix de pôles de développement économiques et prévoit la densification raisonnée, la relance du logement social et la reconfiguration à terme du système de transport :

- le SDRIF place Cachan en espace urbanisé à optimiser, avec un secteur d'urbanisation préférentielle au nord-ouest de son territoire traversé par une liaison verte "à créer ou à renforcer". Cette liaison se prolonge vers le nord jusqu'à l'intérieur de Paris ;
- le projet de requalification de la RD920 (limite ouest du territoire) est matérialisé par un tracé projeté de "transport en commun en site propre sur voirie" (légende du SDRIF) ;
- la vallée scientifique de la Bièvre fait partie des "pôles de services d'échelle régionale qui doivent être confortés en s'appuyant sur l'amélioration de leur desserte par les transports en commun (TC) afin d'intensifier leur rayonnement. Une offre diversifiée, commerciale et de services, doit y être développée dans le cadre de projets urbains de qualité valorisant le caractère patrimonial et historique, le cas échéant."



Vocation urbaine

- espace urbanisé à optimiser
- secteur de densification préférentielle
- secteur d’urbanisation préférentielle
- secteur d’urbanisation conditionnelle
- pôles de centralités à conforter hors agglomération centrale
- front urbain d’intérêt régional



Vocation naturelle

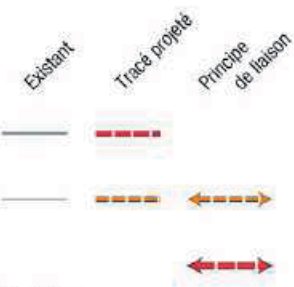
- espace agricole
- espace boisé ou naturel
- espace de loisirs
- espace vert à créer ou espace naturel à ouvrir au public
- espace en eau
- continuité écologique ou coupure d’urbanisation à maintenir
- continuité agricole ou liaison verte à créer ou à renforcer



Réseaux

Réseau routier :

- autoroute et voie rapide maîtrise ouvrage État
- autre axe du maillage principal maîtrise ouvrage départementale
- nouveau franchissement



Transport en commun (dont souterrain) :

- transport en commun en site propre sur voirie
- tram - train et train léger
- méto



Réseau ferroviaire régional :

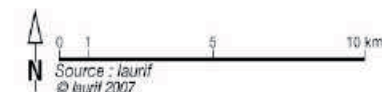
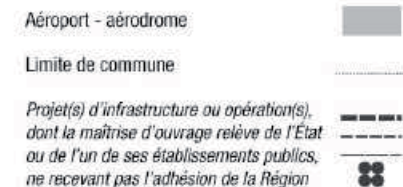
- RER
- réseau ferroviaire voyageur
- TGV
- Arc Express (fuseau d’étude)



Aéroport - aérodrôme

Limite de commune

Projet(s) d’infrastructure ou opération(s), dont la maîtrise d’ouvrage relève de l’État ou de l’un de ses établissements publics, ne recevant pas l’adhésion de la Région



3. TRANSPORTS ET MODES DE DÉPLACEMENTS

3.1. Réseau routier principal

- Axes routiers Nord-Sud

Cachan est bordée par l’avenue Aristide Briand (RD920 - ex RN20) et la rue Gabriel Péri (RD126b), laquelle suit le parcours de l’A6. Bien que ces deux voies pénétrantes en Ile-de-France soient saturées aux heures de pointe, elles assurent principalement des fonctions de transit et permettent d’accéder au territoire de Cachan.

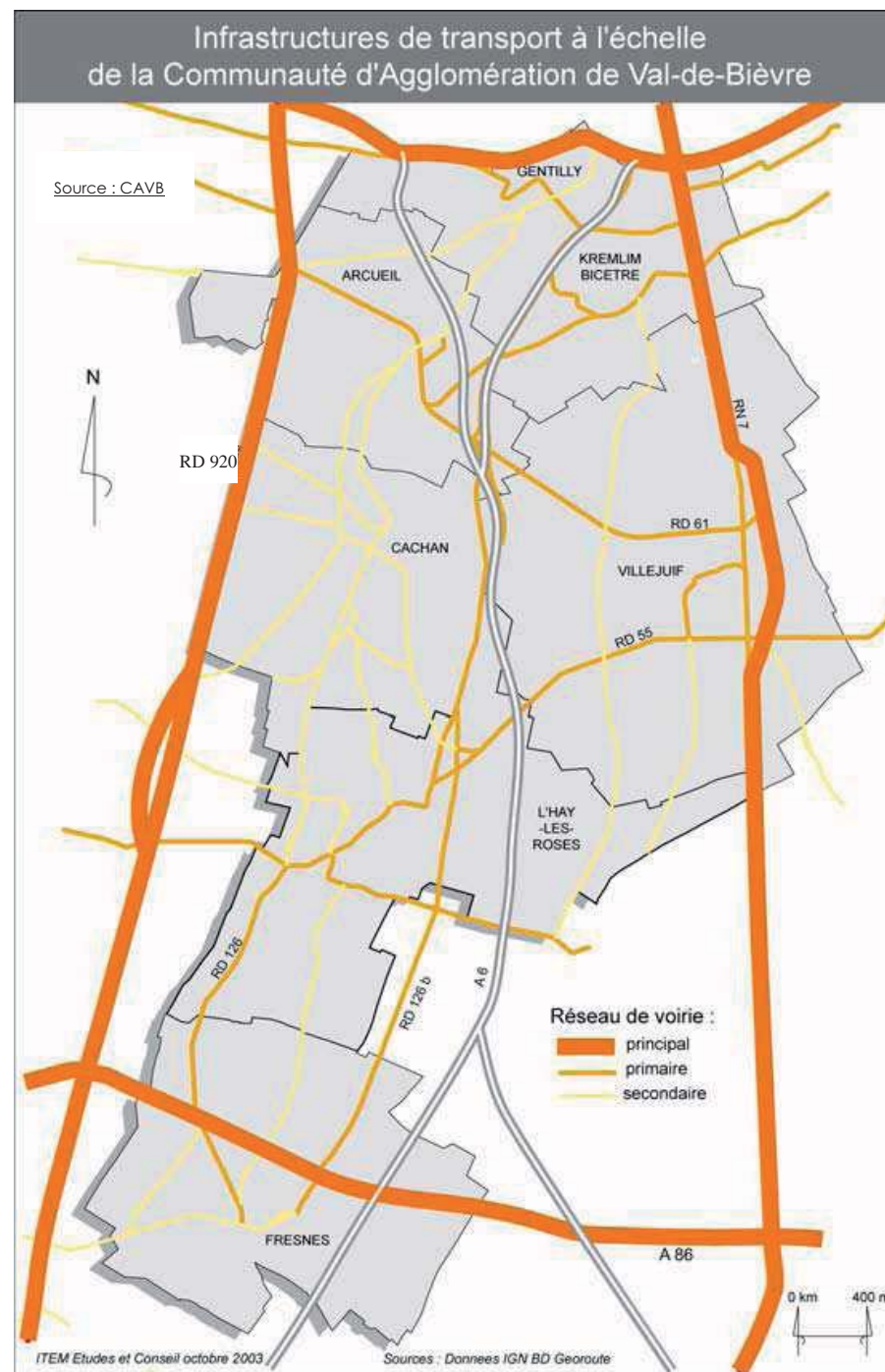
La RD920 fait l’objet d’un projet de requalification qui s’inscrit dans le cadre du comité d’axe du plan de déplacements urbains d’Île-de-France et du contrat de plan Etat/Région 2000-2006.

Les objectifs sont de :

- favoriser les transports en commun et les circulations douces pour un meilleur partage de la voirie,
- améliorer la sécurité des usagers,
- assurer l’homogénéité du traitement de l’axe,
- assurer une bonne accessibilité de la desserte des transports en commun.

Le projet en cours de discussion fait l’objet de plusieurs hypothèses, dont :

- un aménagement en 2x2 voies générales de circulation de 3 mètres de large,
- un couloir de bus bidirectionnel,
- des bandes cyclables de parts et d’autres de 1,50 mètre de large,
- un maintien du stationnement et de l’alignement des arbres,
- un séparateur entre le couloir de bus et les voies de circulation de 30 cm ,
- un terre plein de 2 mètres.



L’A6, qui borde la commune à l’Est, divise la CAVB en deux en n’offrant que deux échangeurs, et fait plus figure d’obstacle que d’axe structurant.

- Axes routiers Est-Ouest

Sur le territoire de Cachan, seule la RD157 (avenues de l’Europe, de la Division Leclerc et rue des Saussaies) assure une liaison Est-Ouest.

Ce manque d’axe traversant, héritage historique du développement des radiales des communes de première couronne vers Paris, concerne l’ensemble de la CAVB.

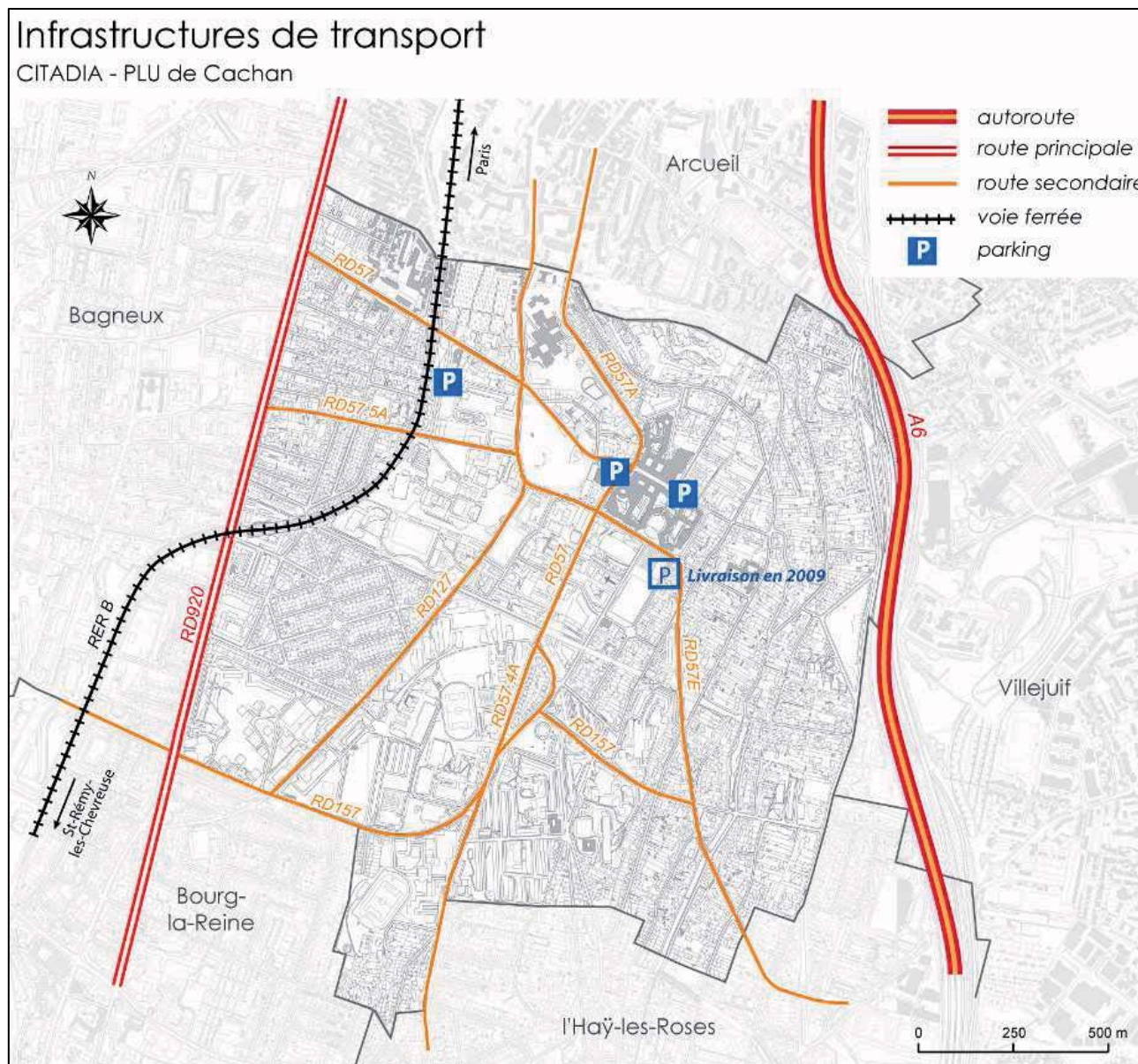
En effet, le trafic Est-Ouest de l’agglomération, concentré sur les RD 61 et RD 55, provoque un engorgement de ces deux axes. Avec la structuration progressive de la banlieue et le développement important des trajets de banlieue à banlieue, le développement de liaison Est-Ouest devient une nécessité.

3.2. Desserte interne

La desserte interne comprend les RD57, 57A, 575A, 57 4A, 57E et RD127.

Elle s’articule autour du centre-ville (parc Raspail, quartier Desmoulins) et s’oriente globalement dans un sens Nord-Sud.

Elle souffre d’un manque de continuité sur les relations Est-Ouest. Le campus de l’Ecole Normale Supérieure (ENS) et du CROUS apparaît ainsi comme un obstacle que les voies de desserte interne doivent contourner pour assurer ces liaisons.



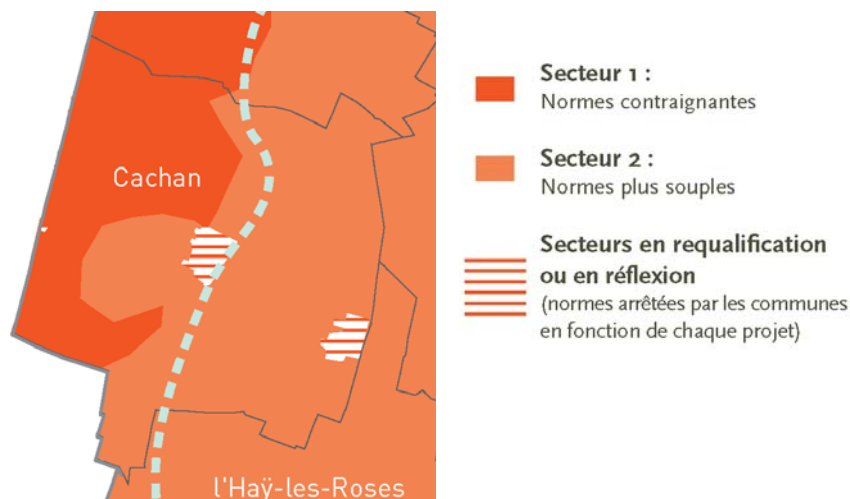
3.3. Stationnement

Cachan dispose d'un parking à proximité de la gare Arcueil-Cachan et de deux parkings en centre ville dont un en cours de construction (livraison prévue en 2009). En dehors de ces espaces, le stationnement s’effectue le plus souvent le long de la voirie ou dans des mini-parkings.

Le Plan local de déplacement (PLD) a soulevé quelques problèmes de saturation autour des principaux pôles générateurs de déplacement :

- le centre-ville
- la gare Arcueil-Cachan

Aux abords des gares RER et dans le centre ville, un certain nombre de véhicules restent stationnés toute la journée, bloquant ainsi de nombreuses places sur de longues périodes. Le PLD a ainsi préconisé plusieurs normes de stationnement :



Ces préconisations ont débouché sur de nouvelles mesures. La nouvelle réglementation communautaire tarifaire sera appliquée à l'horizon du PLD (2013). Les aires de livraisons seront redéfinies et une réglementation plus stricte sera mise en place au sein du centre ville.



3.4. Modes de circulations douces

Les déplacements piétons vers le lieu de travail concernent 12% des actifs du territoire et sont orientés vers le centre-ville, les gares RER et les arrêts de bus.

Ces déplacements sont facilités par des aménagements de circulation douce, notamment par la promenade du Loing et du Lunain, longeant l’ancien tracé de l’aqueduc qui relie la gare Bagneux – Pont Royal au centre-ville.

En revanche, les déplacements en bicyclette sont relativement faibles (1%).

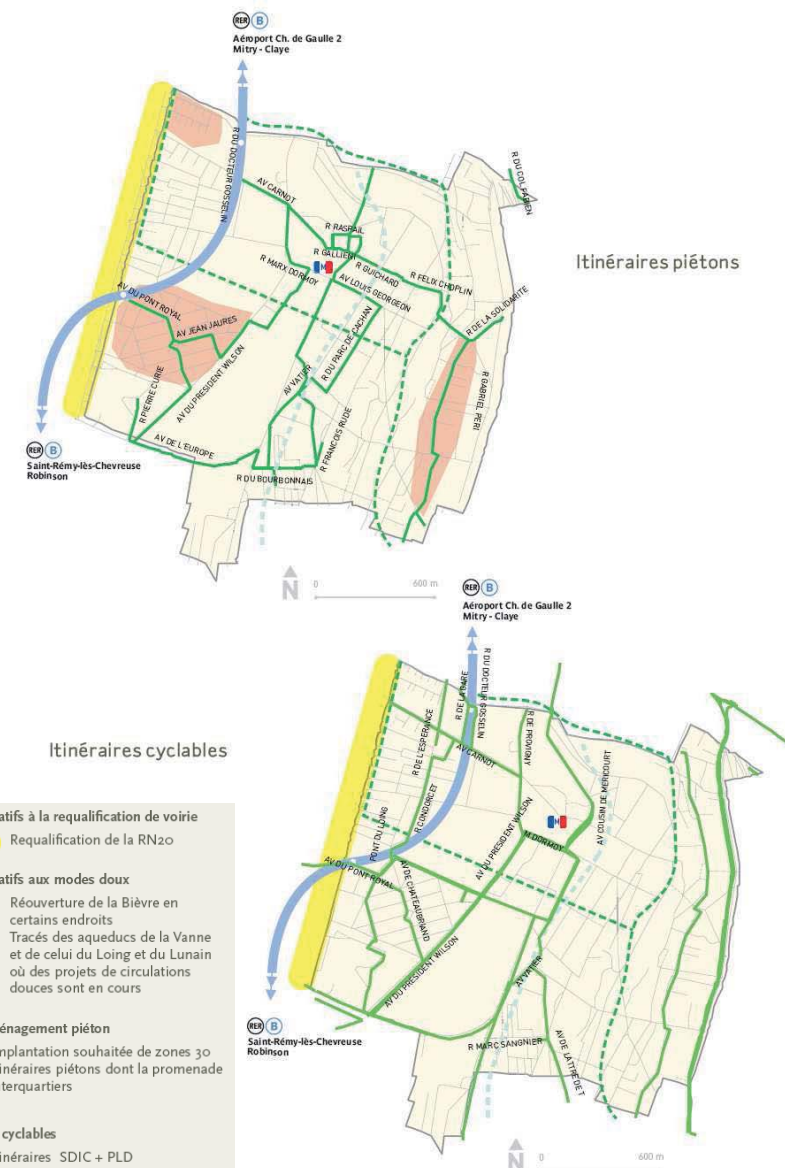
Dans le cadre du PLD, plusieurs objectifs majeurs ont été mis en exergue, dont le développement des circulations douces (itinéraires cyclables et aménagements piétons).

Les enjeux sont d’améliorer la sécurité des piétons, de faciliter leurs déplacements, et de réaliser des aménagements pour les cyclistes.

Les actions porteront sur :

- le développement d’une promenade inter quartiers de la place E. Herriot (quartier de la Plaine) à la rue de la Citadelle (secteur du coteau) en passant par les rives de Bièvre,
- la création de nouveaux itinéraires autour du campus de l’ENS,
- la mise en place des zones 30 aux abords des gares RER et sur le Coteau,
- la création d’un véritable réseau d’itinéraires cyclables,
- l’aménagement du centre ville et des gares avec l’installation de parcs à vélos.

Les orientations du PLD (sources CAVB)



3.5. Transports en commun

Avec ses six lignes de bus et ses deux gares RER B, Cachan dispose d’un bon réseau de transports collectifs. Plus de 30% des actifs utilisent les transports en commun.

- Les lignes de bus

Les lignes de bus existantes



Arrêt ligne 187



Station de RER Arcueil-Cachan

Les lignes 184 et 187 assurent la desserte de la gare RER Arcueil-Cachan, du centre-ville et du campus de l’ENS selon un axe Nord-Sud. Un comité d’axe du bus 187 a été créé. Celui-ci étudie notamment le prolongement de la ligne vers Rungis.

La ligne 162 complète ce réseau principalement entre la gare RER et le centre ville et assure une liaison vers Arcueil puis Villejuif.

Les points d’arrêt de ces axes de transport en commun sont très bien desservis pendant les heures de pointe (toutes les 10-15mn pour le 184 et 162, 4-7mn pour le 187). Ces chiffres diminuent légèrement pour les heures creuses (3 passages par heure) et sont inexistantes en soirée (au-delà de 21h30).

La ligne 186 longe le territoire à l’Est sur la RD126b mais présente des fréquences relativement faibles.

La ligne 197 relie la Porte d’Orléans à l’Opéra-Théâtre de Massy.

Ce réseau RATP est complété par deux lignes du réseau intercommunal « Valouette » : la ligne V1 relie directement le sud du Coteau au centre de Cachan et à la gare RER Arcueil-Cachan, et la ligne V3 reprend l’itinéraire de l’ancienne navette municipale, en assurant un service dans chaque sens du parcours.

Les deux réseaux Valouette V1 et V3, avec près de 100 000 passagers par an, ont contribué largement à améliorer la desserte du coteau. Ce service de proximité permet également un rabattement au-delà de la commune.

Un renforcement des lignes dans le cadre du PLD

Le PLD du Val de Bièvre, dans l’orientation « Circuler plus en bus et en navette », a prévu plusieurs actions :

- améliorer le réseau de référence,
- créer un réseau intercommunal,
- développer un service de « transport social »,
- traiter les points durs de circulation de bus,
- rendre les arrêts de bus accessibles aux personnes à mobilité réduite,
- établir une charte de qualité « bus ».

Sur Cachan, les lignes de bus concernés par les améliorations du PLD sont :

Bus	Modifications de trajet proposées	Calendrier
184	Prolongement jusqu’à La Peupleraie à Fresnes et augmentation de la fréquence.	Réalisé
187	Prolongement vers Rungis RER. Ligne inscrite au programme Mobilien.	?
186	Prolongement jusqu’à la Zone d’activités de la Cerisaie Fresnes.	2009
162	Augmentation de la fréquence et de la vitesse commerciale	2009
393	Prolongement jusqu’à la gare RER d’Arcueil-Cachan.	2010 et +

Sources : CAVB

Le prolongement de la ligne 393 permettra à la fois d’assurer la desserte de certains quartiers aujourd’hui isolés et de proposer une liaison directe Est-Ouest avec le pôle d’échanges Villejuif/Louis Aragon, actuellement inexistante.

De plus, pour une meilleure connexion au réseau RATP, la navette communale a été reliée aux autres navettes de la CAVB.

Un transport social (la VILCENA) a été mis en place à l’attention des résidents des maisons de retraite de la ville.

- Le RER B

La ligne RER B borde la CAVB à l’Ouest : quatre gares sur l’ensemble de l’agglomération, dont deux sur Cachan (stations "Arcueil-Cachan" et "Bagneux – Pont royal"). L’élaboration du PLD a permis la mise en place d’un comité de pôle Arcueil-Cachan.

La ligne bénéficie de la mise en unités multiples (trains en composition longue) du lundi au samedi en heures creuses jusqu’à 20h30 sur l’ensemble de son parcours (source STIF).



Station RER Bagneux- Pont Royal



Station RER Arcueil-Cachan

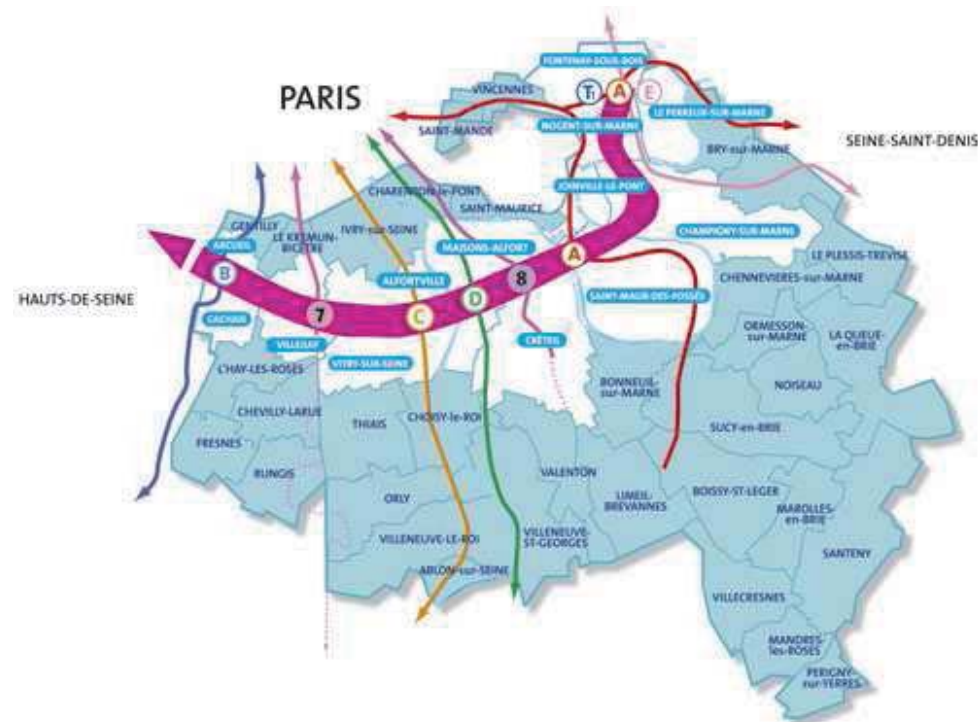
- Orbival : projet de métro en rocade

Le territoire est concerné par un projet d’envergure régionale : Orbival. Ce métro de banlieue a pour but de répondre à la problématique de la traversée Est-Ouest du Val de Marne, qui s’avère très difficile à réaliser : transit par Paris, transports en commun surchargés, réseau routier saturé.

Le projet de tracé implique des correspondances avec les cinq lignes du RER (A, B, C, D et E), trois lignes de métro (7, 8 et 1) et le tramway.

Orbival relie le Val de Marne au territoire régional et facilitera l’accès des Franciliens aux grands équipements départementaux (pôles d’emploi, groupes hospitaliers, entreprises...).

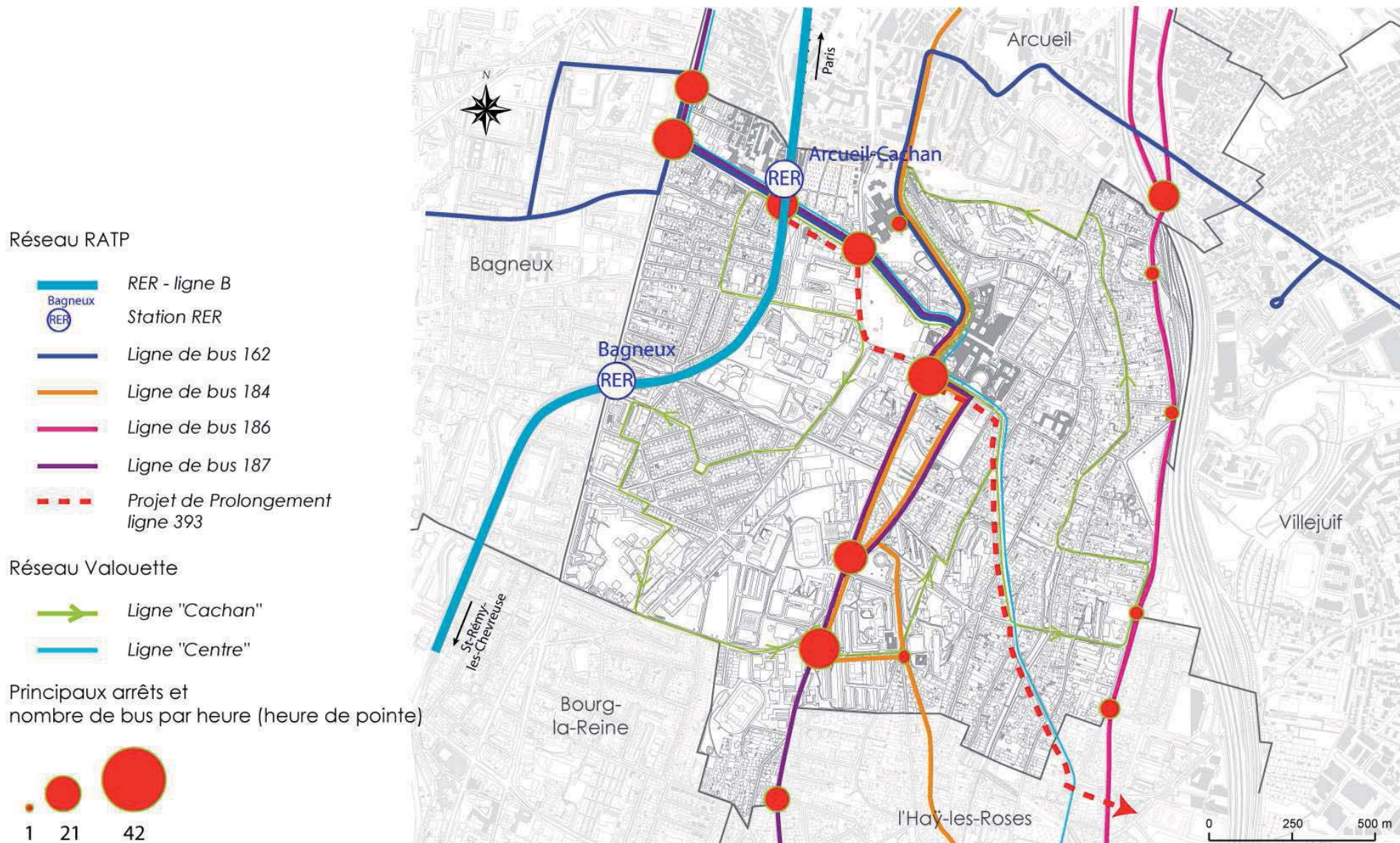
Ce projet, en phase d’études, a été retenu dans le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF). Le contrat de projet Etat/Région 2007-2013 a inscrit des crédits d’études au projet pour un montant de 26 millions d’euros.



Sources : Association Orbival

Les transports en commun

CITADIA - PLU de Cachan



3.6. Synthèse et enjeux "déplacements"

Thématique	Potentialités	Contraintes	Enjeux
<p>Déplacements et transports</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Une bonne accessibilité routière • Un solide réseau de transports en commun, structuré autour de deux gares RER • Des projets de développement du réseau de transports en commun (Orbival, projets du PLD,...) • Une utilisation importante des transports en commun par la population • Des déplacements piétons importants pour les trajets domicile-travail 	<ul style="list-style-type: none"> • Des voies routières d'accès à Paris régulièrement saturées aux heures de pointe • Une liaison vers Villejuif, coupées par l'A6 qui prohibe les circulations piétonnes sécurisées • Un stationnement complexe autour des gares RER, du pôle universitaire et du centre ville 	<ul style="list-style-type: none"> → Poursuivre la mise en œuvre du PLD → Améliorer l'accessibilité des équipements, stations RER, arrêt de bus et commerces pour l'ensemble des quartiers de la ville → Renforcer le réseau de transports en commun notamment dans le sens Est-Ouest → Développer les modes de circulation douce de déplacements inter et intra quartiers → Résoudre les problèmes de stationnement, y compris dans la dimension réglementaire