

## DONNER SA PLACE AU VAL-DE-MARNE DANS LA CONSTRUCTION DU GRAND PARIS

### les projets de transport du Grand Paris Express

La loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris dispose que « le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France (...) et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. »



Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'État. Le projet du futur réseau de transport Grand Paris ainsi que le réseau complémentaire structurant ont été définis par le décret n°2011-1011 du 24 août 2011.

Ce schéma d'ensemble est le résultat de l'accord entre l'État et la Région, intervenu le 26 janvier 2011 et des conclusions des débats publics qui se sont déroulés sur 4 mois – entre septembre 2010 et janvier 2011 – dans toute l'Ile-de-France. Le projet Grand Paris Express est à la fois un projet de transport innovant, visant une meilleure prise en compte des mobilités quotidiennes actuelles des franciliens et un projet d'aménagement visant à renforcer l'attractivité de l'Ile-de-France en connectant les pôles stratégiques de ce territoire.

La Société du Grand Paris a entrepris, depuis la publication du schéma d'ensemble, une réflexion sur l'implantation précise des gares du réseau Grand Paris, en particulier des quais de ces gares. Ces réflexions se font au travers de comités mis en place pour chaque gare. Ces comités regroupent l'ensemble des acteurs directement concernés par l'implantation de la gare dont font partie, pour chaque gare du réseau, la Société du Grand Paris, les municipalités concernées par l'implantation de la gare, le Conseil Général, le STIF, les services de l'État.

La localisation des quais des gares du réseau Grand Paris devra permettre :

- une interconnexion optimale entre le futur réseau de transport Grand Paris, les différentes lignes de transport en commun existantes (aussi bien mode lourd que réseau bus) et les lignes de transport en commun actuellement en cours d'étude,
- une prise en compte des projets urbains actuellement portés par les différentes collectivités locales,
- une valorisation des secteurs à potentiels à proximité de ces gares.

**Les comités ont déjà permis, à l'heure actuelle, la localisation précise des quais de 12 des 15 gares prévues sur le réseau Grand Paris dans le Val-de-Marne.** La Société du Grand Paris prévoit d'achever les localisations des différentes gares à la fin du premier semestre 2012 pour pouvoir soumettre l'ensemble du projet à enquête publique d'ici le mois de mars 2013.

Par ailleurs, le schéma d'ensemble du réseau identifie des projets complémentaires au projet du Grand Paris et notamment un réseau complémentaire structurant (ligne orange) situé à l'Est de Paris, qui sera réalisé sous maîtrise d'ouvrage du STIF, reliant les gares Champigny-centre et Noisy-Champs à la gare Saint-Denis Pleyel. Le Val-de-Marne est concerné par ce réseau complémentaire issu de la gare de Champigny-centre, gare du Grand Paris, qui desservira la gare de Nogent-Le Perreux en interconnexion avec le RER E et la Gare Val-de-Fontenay en interconnexion avec la gare des RER A et E.

Le développement urbain, économique et social lié à l'implantation des gares du Grand Paris, ainsi qu'au renforcement des pôles stratégiques sera pris en compte dans les Contrats de Développement Territorial (CDT) prévus par l'article 21 de la loi du Grand Paris. Ces contrats sont signés par les Maires des communes et leurs groupements concernés et le Préfet de région.



Une conférence-débat « Grand Paris et activité économique » s'est tenue en Préfecture le mardi 14 février 2012, en présence de M. Pierre Dartout, Préfet du Val-de-Marne, M. Marc Thiberville représentant du Conseil Général, M. André Santini, Président du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris et M. Etienne Guyot, Président du directoire de la Société du Grand Paris. Une centaine de personnes y ont participé.

Cette conférence-débat a été l'occasion de présenter l'avancée du Grand Paris, le nouveau réseau de métro automatique du Grand Paris dont les travaux commenceront dans le Val-de-Marne dès 2014, mais aussi d'échanger avec près d'une centaine de partenaires du monde économique (entrepreneurs, clubs d'entreprises, représentants des chambres consulaires et des organisations représentatives d'employeurs, associations de développement...) sur les impacts économiques du projet sur le territoire, les modalités d'organisation des travaux, le financement du projet, etc...

## Les contrats de développement territorial

Le contrat de développement territorial (CDT) est un instrument de planification et de programmation dont le contenu a été précisé par le décret n° 2011-724 du 24 juin 2011, prévu par l'article 21 de la loi du 3 juin 2010.

Les CDT sont les outils de déclinaison locale de l'ambition du Grand Paris et plus précisément la traduction territoriale des objectifs du Grand Paris en matière d'urbanisme, de transports, de déplacements, de lutte contre l'exclusion sociale, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces agricoles et forestiers et des paysages. La décision de mise à enquête publique de ces contrats doit intervenir dans le délai de 18 mois à compter de l'approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris.

10 territoires de projet ont été identifiés en Ile-de-France pour l'élaboration de ces contrats dont 2 dans le Val-de-Marne : la Vallée des Biotechnologies et le Cluster de la Ville Durable.

A l'heure actuelle, **5 CDT sont en cours d'élaboration dans le Val-de-Marne :**

- CDT Campus Sciences et Santé
- CDT Grandes Ardoines
- CDT Boucles de la Marne
- CDT Ville Durable Ouest
- CDT Grand Orly.

Après une phase de diagnostic partagé, chacun des CDT s'appuiera sur un projet de territoire phasé qui conjuguera :

- des éléments propres à chacun des territoires en raison de leurs aspirations de développement et de leurs spécificités locales. Par exemple : ancrage dans le biocluster, développement du secteur des éco-activités, réflexions prospectives sur le développement des activités logistiques, mise en valeur de la Seine...

- des éléments communs à l'ensemble des territoires val-de-marnais : renforcement de la qualité du cadre de vie, amélioration du fonctionnement du système de transport, développement de la multimodalité, développement et diversification de l'offre de logements, valorisation des ressources naturelles du territoire.

En janvier 2012, 22 projets ont été labellisés « Grand Paris » dont le projet « Cancer Campus » intégré au futur CDT « Campus Sciences et Santé ». Cette distinction vise à valoriser les projets qui contribuent de façon exemplaire à la construction du Grand Paris. Le double objectif du label mêle cohésion métropolitaine et visibilité mondiale afin de créer une véritable identité métropolitaine.

**Les Contrats de Développement Territorial Sciences et Santé, Grandes Ardoines et Boucles de la Marne** ont fait l'objet, de la rédaction d'un protocole d'accord qui préfigure le contrat lui-même. Ces documents, signés par le Préfet de Région, le Conseil Général du Val-de-Marne et les communes concernées, en présence du ministre de la ville, présentent les grands axes des actions et réflexions à définir dans le contenu des futurs CDT.



Signature protocole d'accord CDT ARDOINES 31/01/2012



Signature protocole d'accord CDT Sciences et Santé 9/02/2012



Signature protocole d'accord CDT Boucles de la Marne 21/03/2012

## Les autres projets de transport collectif

Outre le projet Grand Paris Express, d'autres projets d'amélioration des transports collectifs ont été menés ou sont actuellement en cours dans le département. Ces projets sont inscrits et font l'objet de financements dans le cadre du Contrat de Plan État-Région 2000-2006 et du Contrat de Projets État-Région 2007-2013.

Signé le 26 janvier 2011, le protocole entre l'État et la Région relatif aux transports publics en Ile-de-France a confirmé les engagements financiers sur l'ensemble de ces projets, qui sont inscrits dans le périmètre du plan de mobilisation transports en Ile-de-France.

### Principaux projets de transport financés par l'Etat, la Région, le département, les organismes et opérateurs de transport :

#### Projets achevés au cours de l'année 2011 :

- **Le pôle intermodal de Choisy-le-Roi inauguré en mai 2011 ;**
- **le bus en site propre Sucy/Pompadour/Thiais mis en service en octobre 2011 ;**
- **le prolongement de la ligne 8 jusqu'à la nouvelle station « pointe du Lac »:** ce prolongement de 1,3 km a été mis en service en octobre 2011. Il vise à assurer une meilleure desserte du Sud de la ville de Créteil et à permettre une interconnexion de qualité avec le nouveau bus en site propre 393.



Nouvelle station Pointe du Lac Photo STIF-RATP

## Principaux projets en cours:

- **le tramway Villejuif-Athis-Mons (T7)** : le coût de l'infrastructure est estimé à 292M€ (participation financière de l'Etat = 9M€) et la mise en service est projetée à la fin de l'année 2013,
  - **la nouvelle gare de Pompadour sur le RER D**, au niveau du carrefour Pompadour à Créteil, en maillage avec le TVM et le futur TCSP Sucy-Bonneuil-Pompadour. Le coût du projet s'élève à 37M€ (participation financière de l'Etat = 6 M€). La mise en service est programmée à la fin de l'année 2013.
- Parallèlement à la création de ces nouvelles infrastructures, les **schémas directeurs du RER C et du RER D** visent à améliorer la régularité de ces deux lignes de transport. Les objectifs poursuivis sont :
- **pour le RER C**, de présenter des hypothèses de desserte, avec une nouvelle infrastructure modifiée à l'horizon 2017. Par ailleurs, le 4 octobre 2010, le conseil d'administration du STIF a approuvé l'avant-projet du RER C Limitations Permanentes de Vitesse (LPV), relatif à l'augmentation de vitesse de 40 à 60 km/h. La mise en service est prévue fin 2013.
  - **concernant le RER D**, l'objectif est d'aboutir à l'amélioration de la qualité de service, de la régularité et de la robustesse de la ligne avant la fin de l'année 2014.

## Les travaux sur le réseau routier

Intégrée à la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France, la direction des routes Île-de-France (DIRIF) exploite, entretient, gère et modernise le réseau routier national en Île de France. Dans le département du Val-de-Marne, il comprend A6, A106, A86, RN186, A4, RN406, RN19, RN6.

### L'entretien du réseau routier national

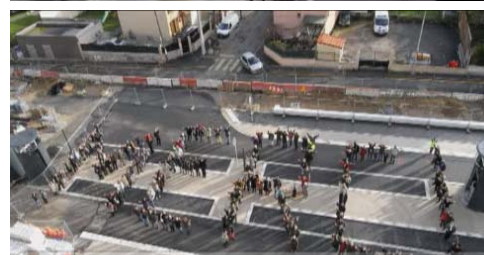
Outre les interventions d'exploitation sur incidents et accidents, l'année 2011 a été marquée dans le Val-de-Marne par la **réfection de la couche de roulement d'une section d'environ 2 km de l'autoroute A6 dans le sens Paris-Provence sur la commune de Fresnes** : pour améliorer la sécurité des usagers, un **enrobé spécial** a été mis en œuvre, permettant d'**accroître encore l'adhérence des véhicules** dans les virages entre les tunnels de Thiais dans le sens extérieur de l'autoroute A86.

### La modernisation du réseau routier national

#### Les autoroutes

#### •La couverture de l'autoroute A6b entre la poterne des peupliers à la porte d'Italie et le carrefour des 4 chemins à Arcueil

Débutée fin 2010, l'installation des 19 bassins de rétention des eaux pluviales s'est poursuivie en 2011, en parallèle avec l'opération de couverture proprement dite, qui a commencé simultanément sur plusieurs secteurs en mars 2011. La pose des poutres et la mise en place des prédalles ont été achevées en octobre 2011. Les aménagements de surface ont débuté ensuite, pour un achèvement en 2012.



Couverture A6b Photos DIRIF



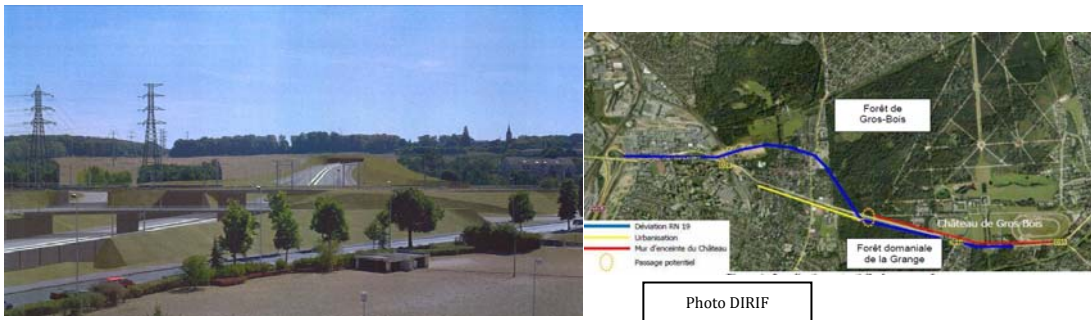
Requalification de la couverture acoustique A6b photos DIRIF

•La mise en œuvre de **protections acoustiques** (nouveaux écrans ; rehausses d'écrans existants ; protections de façades) pour les **autoroutes A4 et A86 à Saint-Maurice, Maisons-Alfort et Créteil**, est co-financée par l'État et la région Île-de-France.

Débutés en juin 2009, les travaux de pose d'écrans en terre-plein central de l'autoroute A86 à Maisons-Alfort se sont poursuivis en 2011, en vue d'un achèvement à la mi-2012.

### Les autres projets en cours concernent :

- Les études d'opportunité pour la création d'une voie réservée aux véhicules à haut taux d'occupation, notamment les bus, sur l'**autoroute A6** ;
  - **Les études de projet du réaménagement de la bretelle autoroutière « Paul Hochard »** sur l'A106/A6b ont été achevées en 2011, pour des travaux en 2012. Cette opération est co-financée par la RATP et le conseil général du Val-de-Marne, dans le cadre d'une convention signée avec l'État en avril 2009 ;
  - Pour permettre le passage du tramway T7, sous l'**autoroute A106**, l'ouvrage qui supporte cette autoroute au droit de Rungis a été élargi entre septembre 2010 et janvier 2011
- La construction de cette ligne de tramway T7 nécessite la construction de nouveaux franchissements sur le réseau routier national. En 2011, les travaux ont concerné un franchissement de l'autoroute A106 à Orly et un franchissement de l'autoroute A86 et des collectrices RN 186 sur les communes de Rungis et Thiais. Pour ces derniers travaux, la bretelle de la RN7 vers la RN186 est fermée : elle doit être rouverte en 2012, à l'achèvement des travaux.
- **Le réaménagement de la RN6 à Créteil et Valenton**, Débutés en mars 2010, les travaux relatifs à une première section entre le carrefour Pompadour et l'ouvrage TGV se sont poursuivis en 2011 pour être achevés début 2012 avec la finition des aménagements paysagers et la pose des portiques de signalisation .
  - **L'aménagement de la déviation de la RN19 à Boissy-Saint-Léger**, co-financés par l'État et la région Île-de-France, les travaux de terrassement, d'assainissement et d'aménagement de la chaussée à 2x2 voies entre l'échangeur RN19/RN406 et l'échangeur du RER se sont poursuivis en 2011 pour un achèvement en 2012. L'une des voies de la nationale, dans sa traversée de Boissy-Saint-Léger, a été ouverte en mai 2012 dans le sens province-Paris. Les études de la tranchée couverte et de la partie sud de la déviation se poursuivent.



### Le programme de sécurisation des tunnels du réseau routier national d'Île-de-France

- Les travaux de modernisation du **tunnel de Champigny** se sont poursuivis en 2011 et ceux du **tunnel de Nogent-sur-Marne** sont entrés dans leur phase la plus active.
- Pour le **tunnel d'Italie**, implanté dans les départements du Val-de-Marne et de Paris, les travaux de pose des protections thermiques des structures ont été achevés en 2011. Les études de préparation des travaux de construction de trois issues de secours et de mise en place d'un système de ventilation se sont poursuivies.
- Les études concernant les **tunnels d'Orly** se sont poursuivies, en liaison avec le STIF et la RATP dans le cadre du passage du tramway T7 dans ces tunnels.

#### •Le pont de Nogent

Visant à améliorer son insertion dans le site des bords de Marne, réduire les nuisances, améliorer les circulations locales en favorisant les circulations douces, et améliorer les circulations de transit entre les autoroutes A86 Nord et A4 vers la province, le projet d'aménagement du pont de Nogent a été soumis à la concertation inter-administrative au cours du 2ème semestre 2011, en vue d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique en 2013.



- **Le pont de Villeneuve-Saint-Georges** : l'étude d'opportunité sur l'aménagement de la tête de pont a été engagée en septembre 2011 pour dégager des solutions optimisées qui permettraient de traiter ce point de congestion situé à l'intersection du pont de Villeneuve-le-Roi et de la RN6 à Villeneuve-Saint-Georges.

## La desserte du Port de Bonneuil

L'aménagement vise à faciliter le report modal du transport de marchandises en établissant un barreau de liaison directe depuis l'autoroute A86. Les différentes variantes étudiées par la DiRIF, présentant différentes fonctionnalités, notamment en terme de desserte locale, ont été soumises à concertation publique en octobre 2011. Les procédures se poursuivent en 2012 en vue d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique en 2013.

## L'Opération d'Intérêt National Orly-Rungis-Seine Amont

L'opération d'intérêt national Orly-Rungis-Seine Amont, créée par décret du 10 mai 2007, est une grande opération d'urbanisme et de développement qui concerne les territoires de 12 communes du Val-de-Marne : Ablon-sur-Seine, Alfortville, Chevilly-Larue, Choisy-le-Roi, Ivry-sur-Seine, Orly, Rungis, Thiais, Valenton, Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges, Vitry-sur-Seine.

L'établissement public d'aménagement Orly-Rungis-Seine Amont (EPA ORSA) est chargé de la conduite de l'opération d'intérêt national.

L'année 2011, a connu l'approbation d'une **Charte de Développement Durable** pour le territoire ORSA.

L'État participe systématiquement aux études menées sur les territoires de projets, notamment sur des secteurs à forts enjeux comme la Seine Amont ou le pôle d'Orly, et sont également impliqués dans les processus d'élaboration des projets initiés par l'EPA-ORSA.

Ont été créées par l'Etat :

- les ZAC Anatole France et du Triangle des Meuniers à Chevilly-Larue
- les ZAC Seine-Gare-Vitry et Gare Ardoines à Vitry-sur-Seine.

Sont en cours d'études :

- l'opération Gagarine à Ivry-sur-Seine
- le Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés (PNRQAD) du centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges
- le secteur du Lugo à Choisy-le-Roi.



Secteur de la Gare – Pont de Rungis  
Photos EPA-ORSA/Philippe Guignard

L'entrée en phase opérationnelle des premiers projets initiés par l'EPA-ORSA permet notamment à l'Etat d'effectuer un suivi efficace de l'objectif de production de 3 700 logements bruts par an sur le territoire ORSA.

Certains de ces projets sont par ailleurs des projets phare du CDT Grandes Ardoines, piloté par l'EPA-ORSA.

Il en est de même sur le pôle d'Orly, et sur des opérations d'aménagement qui pourraient être dynamisées.



ZAC Anatole France /Triangle des meuniers  
EPA ORSA MG-AU



Secteur sud d'Alfortville  
EPA ORSA Philippe Guignard