

CAHIER D'ACTEUR

1/ Valenton, un site stratégique du Val-de-Marne

Valenton située à 15 km au Sud-Est de Paris est inclus dans le périmètre prioritaire de re-développement stratégique de l'Île de France, notamment dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National Orly-Rungis-Seine-Amont, laquelle prévoit la réalisation de 60 000 logements et 60 000 nouveaux emplois à horizon 2015.

Bénéficiant d'une bonne desserte routière (N6, RD406, A86...) et d'un fort potentiel de terrains à aménager au Nord et au Sud, Valenton occupe une position charnière en première couronne à l'extrême sud du Val-de-Marne entre territoires urbains denses des bords de Seine et territoires des franges des forêts de l'Arc Boisé.

Forte de ces enjeux, la ville s'est dotée d'un PLU en 2004 dont les orientations tendent à maîtriser le développement urbain de la commune tout en améliorant la qualité de vie des Valentonnais, à respecter les principes de diversité des fonctions urbaines et de mixité sociale en cherchant à atteindre un équilibre entre emplois et habitants et assurer une protection globale de l'environnement.

Ces ambitions ont récemment été confortées par le projet de ville élaboré en 2010 et approuvé par délibération du Conseil Municipal du 28 septembre 2010. Celui-ci réaffirme la promotion d'un développement durable dans un cadre de vie de qualité associant mixité sociale et diversité des fonctions urbaines. Il insiste notamment sur l'amélioration nécessaire de l'accès et de la desserte de la ville en transports en commun tant sur l'aspect technique que sur la politique tarifaire et le renforcement des services et équipements publics dédiés.

2/ Trois sites principaux en cours de mutation

ZAC départementale du Val Pompadour

Cette ZAC située au nord de la commune constitue une opération d'envergure et de reconquête d'un site malmené qu'il convenait de requalifier. S'agissant d'une des dernières réserves foncières du Val-de-Marne (40 ha) dont la situation géographique présentait une véritable opportunité, entre Seine-Amont et Plaine Centrale, le département du Val-de-Marne a décidé en 1997 de prendre en charge son aménagement.

Cette opération en cours de réalisation accueillera à terme 600 logements de typologie variée, un parc d'activité de 120 000 m² de SHON, des équipements scolaires et sportifs et des commerces de proximité, le tout articulé autour de la Coulée verte de l'interconnexion des TGV Sud-Est.

Conduite de manière exemplaire en matière de développement durable, cette réalisation répond à un haut niveau d'exigence en matière de qualité environnementale au travers d'une charte déclinée en différents cahiers de prescriptions. Ce programme permettra de favoriser la mixité sociale et des fonctions mais aussi le renforcement de la cohésion du territoire en assurant une continuité urbaine et des liaisons avec les quartiers existants.

Centre ville

- L'îlot du Colombier

Ce secteur situé en limite Nord du centre ville verra la réalisation d'un nouveau centre de loisirs élémentaire, la construction de 120 logements mixtes en terme de taille et d'occupation, des liaisons douces et la création d'espaces verts supplémentaires.

- Le site des Charmilles

Ce site accueillera un programme de 84 logements dont 39 logements locatifs sociaux et 45 en accession à la propriété et à moyen terme un équipement d'intérêt général.

La reconversion des anciens sites CEA

Depuis l'arrêt des activités du CEA en 2000, de nombreuses études ont été menées sur la reconversion du site. Finalement, c'est la Brigade des Sapeurs de Pompiers de Paris qui s'installera sur ce site de 15 hectares dont 5 ha sur Valenton. Elle y regroupera tous ses centres d'instruction et de soutien. Ce projet d'aménagement urbain s'échelonnara sur dix ans. La première étape en cours de réalisation consiste à réaménager le bâtiment Phébus pour installer la base logistique de la Brigade, laquelle devra accueillir le regroupement du Service Soutien de l'Homme, du service Infrastructure et la pharmacie.

3/ Valenton, une ville mal desservie

La ville n'est pas desservie par une ligne de transport structurante. Les habitants utilisent les lignes de bus pour se rendre au RER D à Villeneuve-Saint-Georges, le RER A à Boissy-Saint-Léger ou la ligne 8 du métro à Créteil. Sur les cinq lignes de bus qui traversent Valenton, seulement deux lignes proposent une offre de service intéressante aux heures de pointe soit toutes les dix minutes.

Les trajets restent néanmoins longs pour atteindre le RER ou le métro (ex depuis le centre ville : 25 minutes pour le métro Créteil Préfecture, 20 minutes pour RER D à Villeneuve...). L'offre proposée actuellement en matière de transports collectifs n'incite pas les Valentonnais à y avoir recours et on constate un usage massif de l'automobile. A savoir, 85 % des Valentonnais occupent un emploi à l'extérieur de la ville dont 44 % dans une ville du Val-de-Marne et 39% dans un autre département. 60% d'entre eux utilisent leur voiture pour les trajets domicile-travail dans une autre ville du département contre 33% pour les transports en commun. Les valentonnais présentent d'ailleurs un taux d'équipement automobile largement au-dessus de la moyenne francilienne puisque 20% des ménages disposent d'au moins deux véhicules contre 5 % à Paris intra muros, 15 % en Seine-Saint-Denis.

Si de nombreux efforts sont menés aussi bien par le transporteur que le Département pour raccourcir les temps de trajet des lignes de bus, les réseaux routiers particulièrement saturés dans le secteur demeurent un véritable frein.

Les conditions de circulation des transports en commun sont effectivement altérées par les encombrements considérables que connaît la région notamment sur les routes nationales, RN 6 (61 000 véhicules par jour et 5000 poids lourds) et RN19 (50 000 véhicules/jour dont 8000 poids lourds) et qui reportent par contournement les flux de transit sur le territoire de Valenton des habitants de l'Essonne et de la Seine et Marne. Des projets de déviation prioritaire sont inscrits au schéma directeur d'Ile de France, depuis 40 ans pour la RN 6, des emprises foncières réservées. Mais les travaux n'ont toujours pas été programmés faute d'entente sur la totalité du tracé mais surtout dû au désengagement financier de l'Etat.

Néanmoins, de nouveaux transports collectifs sont en cours de réalisation à Valenton ou à proximité qui permettent d'entrevoir de nouvelles pistes de développement. Il s'agit notamment du Transport en commun en site propre qui sera livré à l'automne 2011 et qui permettra de relier Pompadour à la gare RER A de Sucy-Bonneuil, le prolongement de la ligne de métro n°8 jusqu'au parc des sports Duvauchelle de Créteil mis en service à l'automne 2011 et la création d'une nouvelle gare RER D au niveau du carrefour Pompadour mis en service fin 2013.

Cette nouvelle offre de transport va permettre de valoriser considérablement la partie Nord de la ville de Valenton, notamment le quartier du Val Pompadour qui se situera à 10 minutes de Paris en transport en commun. Néanmoins, pour encourager les habitants des autres quartiers à recourir au transport collectif et proposer une véritable alternative à la voiture, compte tenu de la configuration particulière et étirée de la ville sur un axe Nord- Sud, il faudrait impérativement améliorer la chaîne des déplacements (transport en commun, pistes cyclables...) en proposant des aménagements ou en incitant le transporteur local à renforcer son offre de service en terme de fréquence et temps de trajet.

4/ La nécessité absolue d'une ligne de transport lourd en rocade

50 000 personnes supplémentaires s'installent chaque année en région parisienne dont la moitié dans la première couronne de 20 km autour de Paris. Le Val de Marne compte 1,3 millions d'habitants, avec une densité comparable à celles des grandes métropoles. C'est un territoire en plein développement et reconversion urbaine pourtant il ne dispose pas de réseau de transport ferré en rocade alors que son relief et ses nombreuses coupures physiques (fleuves, voies ferrées autoroutes...) sont autant d'obstacle au déplacement banlieue à banlieue. La voiture reste par conséquent le mode de déplacement le plus dominant puisque seulement, 10 % des déplacements au sein du département du Val de Marne sont effectués par transport en commun.

Par ailleurs, les réseaux de transport en commun sont saturés en particulier les lignes de RER A, B, D et E, le TVM....

Les liaisons de banlieue à banlieue sont très complexes puisque le système en étoile impose un passage par Paris et surcharge par conséquent le réseau en cœur d'agglomération. Le réseau routier est surchargé, avec notamment le premier bouchon d'Europe sur le tronçon commun A86/A4 et des franchissements de Seine insuffisants et congestionnés. Un contexte fortement dommageable puisque, beaucoup d'équipements structurants sont rendus difficilement accessibles par les val-de-Marnais (hôpital, université, préfecture, musées, parc de loisirs...), cette situation nuit d'autant plus à la santé et à la qualité de vie des franciliens qui souffrent quotidiennement de la pollution.

Face à cette situation, la création d'un métro en rocade constitue une urgence absolue.

La commune de Valenton demande que :

- le projet de métro ait pour objectif prioritaire de faciliter les déplacements des franciliens de banlieue à banlieue) et non exclusivement les pôles de compétitivité et les zones aéroportuaires.
- cette nouvelle ligne puisse proposer le plus de dessertes possibles et notamment des pôles attractifs (zone d'emplois, université, médical, loisir, culture...)

- cette rocade soit maillée à toutes les lignes radiales RER, métro, tramway, TCSP afin d'assurer une véritable inter-modalité. La correspondance sur le même quai est à privilégier chaque fois que possible. Les correspondances ne doivent pas prendre plus de deux minutes pour tout usager.
- dans tous les cas, la chaîne des déplacements soit assurée pour tous les usagers et notamment les personnes à mobilité réduite. Des transports en commun en connexion à chaque gare avec une fréquence adaptée (10 minutes d'intervalles aux heures de pointe). Les bus qui ne roulent pas en site propre doivent être prioritaires sur la voirie, les arrêts équipés systématiquement de système d'information en temps réel. Tout matériel roulant et stations doivent être adaptés aux personnes à mobilité réduite.
- dans les cas où la chaîne des déplacements n'est pas assurée, une aire de stationnement pour les voitures, motos, vélos, soit aménagée à proximité des pôles de transport structurant et accessible gratuitement aux titulaires d'une carte de transport.
- la tarification actuelle, discriminante entre Paris et la banlieue, soit réformée par la mise en place d'une tarification à zone unique, sur la base de 56 Euros mensuels valeur 2010.
- la création et le financement de ce nouveau métro en rocade s'inscrive dans un schéma global d'amélioration des transports et ne doit en aucun cas compromettre le financement de la modernisation, l'extension des lignes existantes (modernisation des lignes RER C et D, prolongement des lignes de métro, création de tramway et TCSP...) mais aussi la création et/ou le renforcement de lignes de bus supplémentaires.
- la maîtrise soit publique dans toutes les phases du projet, de la conception, l'ingénierie, de la réalisation et à terme de l'exploitation.
- les habitants de Valenton puissent accéder à ce nouveau moyen de transport public à partir du renforcement des lignes de bus existantes et de la création de nouvelles dessertes pour faciliter le rabattement vers les gares proposées.
- compte tenu de la nécessité d'articuler de façon optimale l'organisation des transports à l'aménagement et au développement économique et que la liaison Arc Express inscrite au SDRIF comme projet fondamental et prioritaire constitue à ce titre l'épine dorsale du projet d'aménagement de la Région Ile de France sur les vingt prochaines années, le SDRIF soit rapidement promulgué.
- dans ce contexte, la ville de Valenton demande que le projet Arc Express, plus avancé sur le plan technique et économique, qui assure une desserte plus fine du territoire, et qui a fait l'objet d'un large consensus aussi bien politique que populaire à travers l'action d'Orbival, répondant le mieux aux besoins des Valentonnais, soit mis en œuvre en urgence avec la réalisation prioritaire de l'Arc Sud d'un seul tenant, lequel constitue une nécessité absolue.