

Valenton, site stratégique de développement

Située à 15 km au Sud-est de Paris, la commune de Valenton est comprise dans un des périmètres prioritaires de re-développement stratégique de l'Île-de-France : l'Opération d'intérêt national Orly-Rungis-Seine-Amont, inscrite au schéma directeur de l'Île-de-France, qui englobe 12 communes du Val-de-Marne et projette la réalisation de 60 000 logements et 60 000 nouveaux emplois à horizon 2015. Cette opération a vocation à participer au rééquilibrage en faveur de l'Est parisien.

La Ville occupe également 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. Elle bénéficie d'une bonne desserte routière (RN6, RD 406, A86...) et d'un fort potentiel de terrains à aménager au Nord et au Sud.

Plusieurs secteurs sont en plein développement :

- ▶ notamment sur la partie Nord de la ville avec la ZAC départementale du Val Pompadour. Cette opération de grande envergure consiste à aménager durablement un site de 40 hectares avec la réalisation d'un parc d'activité de 120 000 m² de SHON (surface hors œuvre nette), l'offre d'un peu plus de 600 logements diversifiés ainsi que des équipements publics et des commerces de proximité. Au total, sont attendus 1 500 habitants et 1 500 emplois supplémentaires.
- ▶ sur la partie Sud, les anciens sites du CEA sont reconvertis en centre d'instruction et de soutien de la Brigade des sapeurs pompiers de Paris. Il s'agit d'un gros projet d'aménagement échelonné sur 10 ans qui verra à terme l'arrivée de 1 100 intervenants sur le site.

Compte tenu de projets diffus en centre-ville menés par divers opérateurs, ce sont au total environ 900 logements qui seront construits et 1 500 emplois créés à horizon 2015 à Valenton.

Si la Ville œuvre beaucoup pour pallier les besoins en matière de logements et d'emplois, sa politique d'urbanisation reste maîtrisée. Compte tenu des réserves foncières disponibles, le développement urbain est nécessaire mais ces opérations ont pour objectif d'améliorer la qualité de vie des Valentonnais en proposant des opérations diversifiées et de qualité durable. Elles participent ainsi au renforcement de la cohésion urbaine du territoire.

Bien qu'altéré par d'importantes infrastructures ferroviaires (ligne LGV Sud-est, ligne de Grande ceinture), le territoire de Valenton n'est cependant pas desservi par une ligne de transport en commun structurante. Si un rabattement vers les gares RER (RER A Boissy-Saint-Léger et RER D Villeneuve-Saint-Georges) est assuré par autobus, il faut noter que sur les 5 lignes de bus desservant Valenton :

- ▶ seules deux lignes proposent une offre de service intéressante aux heures de pointe,
- ▶ tandis que sur les 3 autres lignes, l'offre de service est insuffisante en terme de fréquence et d'amplitude horaire,
- ▶ et le trafic est souvent altéré par les encombrements considérables que connaît le secteur sur le réseau routier notamment sur la RN6.

Suite page 2



Ville de Valenton

48 rue Colonel Fabien

94460 VALENTON

Tél. : 01 43 86 37 37

Fax : 01 43 89 75 57

Site internet : www.valenton-flash.com



Cette situation complexifie les conditions d'accès des Valentonnais aux principaux pôles d'attractivité régionaux (zones d'emplois, gare, aéroport...).

L'offre en matière de transports collectifs est donc peu incitative et on constate un usage massif de l'automobile des Valentonnais largement au-dessus de la moyenne régionale.

De nouveaux transports en commun sont en cours de réalisation sur ou à proximité du Nord de la ville (Gare du Pôle Pompadour, TSCP Pompadour-Sucy/Bonneuil, prolongement de la ligne de métro n° 8 au stade Duvauchelle), mais un rabattement adéquat doit être organisé en corrélation pour assurer la continuité des déplacements.

Le projet interconnexion Sud LGV, un projet essentiel bénéficiant autant aux déplacements nationaux que franciliens.

Dans le contexte actuel, les TGV dits intersecteurs (qui établissent des liaisons de région à région) empruntent au Sud la ligne Grande ceinture Massy-Valenton, ligne empruntée à la fois par le RER C et le transport de marchandises. Ces différents trafics, dont les arrêts et la vitesse diffèrent totalement, créent des conflits d'usage et cohabitent de plus en plus difficilement. Compte tenu de la croissance des trois types de trafic, cette situation n'est plus tenable à moyen terme.

La Ville soutient le projet d'interconnexion Sud des LGV qui permettra de réserver une infrastructure nouvelle exclusivement aux TGV, améliorant ainsi la fréquence des dessertes de province à province mais aussi la fiabilité de l'exploitation du réseau.

Ce projet permet aussi de faciliter l'accessibilité des franciliens du Sud Est à la LGV en proposant la création de nouvelles gares TGV (une gare en connexion avec l'aéroport d'Orly et une seconde gare maillée sur le RER D à Villeneuve-Saint-Georges

ou Lieusaint), évitant ainsi le passage obligatoire par Paris. Ce projet permettra de réduire considérablement les trajets porte à porte des usagers.

Par ailleurs, la libération des voies TGV sur la ligne Grande ceinture permettra en outre de renforcer la fréquence des RER C. Elle laissera aussi place à la mise en service d'une rocade Sud ferrée permettant d'améliorer la mobilité des Franciliens de Massy à Sucy avec 12 trains/heure, ligne destinée à être prolongée sur l'Est parisien.

La mise en œuvre de ce projet constituerait un avantage considérable pour Valenton qui disposerait d'une liaison directe vers l'aéroport d'Orly, gare TGV et les zones principales d'emplois de la Région (Massy, Orly-Rungis, etc.).

Pour garantir l'intermodalité, cette rocade devra être maillée avec les principales lignes radiales de transport (RER, trame, métros...).

Déjà exposée à de nombreuses nuisances sonores, la Ville de Valenton est opposée au jumelage de la ligne existante (scénario B), et se prononce en faveur d'un passage du TGV en souterrain.





Entre 1846 à aujourd'hui, le rail a largement contribué à façonner l'histoire économique et sociale de Valenton. La ville abrite encore une partie du fret SNCF aujourd'hui menacé de disparition et le passage des TGV en direction du sud de la France.

Le tracé retenu pour l'interconnexion Sud LGV doit préserver les riverains de toutes nuisances.

La population valentonnoise est déjà exposée à de nombreuses nuisances sonores et pollution de l'air compte tenu :

- ▶ de la LGV Sud-est et de la ligne de Grande ceinture où cohabitent le fret et les TGV intersecteurs,
- ▶ du trafic aérien d'Orly (200 000 mouvements par an autorisés et toujours dépassés)
- ▶ mais aussi du trafic routier souvent saturé.

C'est pourquoi la Ville est opposée au jumelage de la ligne existante correspondant au scénario B, et se prononce en faveur d'un passage du TGV en souterrain, même si l'impact de la sortie des TGV au niveau du Bois de la Grange doit être techniquement pris en compte.

La localisation des nouvelles gares TGV doit garantir la meilleure intermodalité

La municipalité est tout à fait favorable au projet d'une gare TGV à Orly. Celle-ci doit offrir une combinaison air-fer optimale, et être un vecteur de développement économique pour le secteur Orly-Rungis, cœur de l'Opération d'intérêt national. Valenton souhaite que l'accessibilité à cette nouvelle gare et à l'aéroport depuis la ville soit facilitée notamment par le biais de la rocade sud ferrée.

Le scénario C (tunnel vers Sénart) rallonge les temps de parcours des liaisons Atlantique vers le Nord ou l'Est et pénalise ainsi les voyageurs province - province. Il présente peu d'utilité pour le bassin d'emploi de Valenton/Villeneuve-Saint-Georges. En outre, il s'agit du scénario le plus coûteux pour une captation de voyageurs sensiblement équivalente au scénario A.

L'hypothèse d'une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges paraît donc la plus pertinente. Le tracé d'interconnexion serait plus direct et la gare est accessible par le tronçon commun du RER D pouvant ainsi capter un nombre de voyageurs plus important utilisant les transports collectifs.

Cette option suppose néanmoins le maillage de la gare TGV avec des transports en commun renforcés, notamment en rocade

(Orbival, Rodeau Sud ferrée...) et l'aménagement de parking relais aux capacités adéquates y compris pour le stationnement des vélos.

Ce secteur étant particulièrement contraint, compte tenu de la configuration des lieux et la saturation de la route nationale 6 qui rend aujourd'hui très complexe le rabattement par les bus, la déviation de la N6 inscrite au schéma directeur depuis 40 ans et dont les emprises sont réservées doit absolument être mise en œuvre de façon concomitante.

La voie d'accès à la gare nécessite d'être aménagée de façon à favoriser l'accès des transports collectifs mais aussi les circulations douces.

Si la création d'une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges constitue un atout considérable pour le développement économique de cette ville, de Valenton et de l'ensemble du bassin de vie, c'est aussi une opportunité exceptionnelle de repenser l'urbanité du centre-ville et de concevoir un aménagement durable, valorisant et attractif qui profiterait aussi bien aux Villeneuvois qu'à tous les usagers de la gare.

En conclusion, la Ville de Valenton est tout à fait favorable à la nouvelle voie d'interconnexion des TGV Sud-Est, à condition que cette ligne soit souterraine et ne crée pas de nuisances supplémentaires à des riverains déjà malmenés. Par ailleurs, la libération des voies induites par ce projet sur la ligne Grande ceinture constitue une opportunité exceptionnelle de mettre en place une nouvelle ligne de transport en rocade supplémentaire en lien avec Orbival et le réseau du Grand Paris qui permettra aux Franciliens d'accéder aux nouvelles gares TGV et aux aéroports mais aussi de faciliter les déplacements de banlieue à banlieue en général sans avoir recours à l'automobile. La Ville soutient de manière générale tout mode de transport en commun, quel qu'il soit, assurant une desserte fine des territoires et contribuant à réduire les temps de parcours des usagers.

Ce projet devra néanmoins être mené impérativement en corrélation avec la déviation de la route nationale 6 afin d'assurer l'accès à la nouvelle gare TGV.



C'est en 2013 que le carrefour Pompadour accueillera la nouvelle gare RER D qui remplacera l'actuelle de Villeneuve-Prairie. Elle permettra, entre autres, de relier le nord de Valenton, la zone d'activités et le nouveau quartier du Val-Pompadour à Paris en 10 minutes.

