

Elaboration du Contrat de Développement Territorial de Noisy-Champs

Avis du Département – Annexe technique

Selon le Projet départemental de territoire, adopté en mai 2010, le territoire du Contrat de Développement Territorial de Noisy-Champs est identifié comme un territoire stratégique, porte d'entrée de la métropole parisienne sur la Seine-et-Marne. Le pôle Descartes, cluster de la ville durable, est conforté en tant que pôle contribuant à la compétitivité globale de la métropole. Les actions mises en place dans ce contrat contribueront au rayonnement de ce pôle économique et à l'amélioration de la qualité de vie des habitants. Cependant, au vu du positionnement stratégique de ce territoire, le document aurait pu s'attacher à analyser les enjeux sur un périmètre plus vaste afin de mieux prendre en compte, dans sa dynamique, les territoires seine-et-marnais extérieurs qui seront incontestablement impactés par l'arrivée d'une nouvelle gare à Noisy-Champs.

Aussi, sur la thématique des déplacements, le projet aurait pu mieux prendre en considération les secteurs les plus éloignés à l'est de la Seine-et-Marne, compte tenu de la hausse de l'attractivité du territoire à venir avec l'implantation de la future gare du Grand Paris. Par ailleurs, la question de l'intermodalité est insuffisamment traitée. Or, elle est primordiale pour pouvoir accueillir dans des conditions satisfaisantes les futurs usagers du réseau du Grand Paris, notamment ceux provenant des bassins de vie voisins situés à l'est de l'A4.

Dans le détail (Titre I – 3 -Trois polarités urbaines majeures pour affirmer la vocation de porte de centralité de l'Est métropolitain), il conviendrait de souligner le caractère indispensable des équipements d'intermodalité : gares routières, équipements vélo, parcs relais dimensionnés avec des espaces de covoiturage. Il s'agit d'accueillir dans de bonnes conditions, sur cette gare, les usagers provenant de l'Est du Département.

Dans le programme d'actions, des compléments pourraient être apportés sur :

1. Le volet transport

- Projet 1 : projet urbain du pôle gare

De manière générale, ce projet urbain doit s'articuler avec l'aménagement du pôle gare qui s'inscrit dans le défi 2, action 2.5 du Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France : « Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité ». Les aménagements envisagés doivent répondre au standard de qualité requis par le Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France.

Le Département sollicite expressément l'inscription des réserves foncières nécessaires pour accueillir les équipements d'intermodalité dans le programme de ce projet (cf. avis du Conseil général du 18 octobre 2013 relatif au projet de tronçon « Pont-de-Sèvres – Noisy-Champs » du réseau de transport public du Grand Paris). Cela concerne notamment la gare routière et le parc relais dimensionnés, au terme de la mise en service de l'ensemble des lignes du Nouveau Grand Paris (NGP).

- Projet 2 : la gare Grand Paris Noisy - Champs

Dans le volet « objectifs qualitatifs et quantitatifs du projet », il conviendrait d'ajouter que la qualité des correspondances doit être garantie afin de faciliter les flux des usagers et d'optimiser le temps de correspondance entre la ligne rouge (15 et 16), la ligne orange (11) et le RER A.

- Projet 3 : projet urbain de la RD 199

La conception de ce projet urbain doit s'accompagner d'une réflexion sur les déplacements.

- Projet 30 : Axe Pabum – Cossonneau/RD 199

Il conviendrait de s'interroger sur l'opportunité d'un Transport en Commun en Site Propre sur la RD 199 (côté Champs sur-Marne) et la mise en place d'une nouvelle liaison en transport sur cet axe, en partenariat avec le Syndicat des Transports Ile-de-France (STIF). Si son utilité est avérée par les études conduites par le STIF, cette liaison pourrait être envisagée après 2025, en lien avec une densification de ce secteur et avec des financements qui seront à rechercher, y compris auprès des acteurs locaux.

- Projet 33 : Etude globale sur le stationnement/rabattement autour de la gare

L'étude du stationnement en rabattement sur la gare ainsi qu'à ses abords doit intégrer les orientations et prescriptions du défi 5 du Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France, actions 5.2 « mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable » et 5.3 « encadrer le développement du stationnement privé ». Toutefois, dans la mesure où ce pôle majeur de correspondance du nouveau Grand Paris est le premier que les usagers venant de l'A4, en provenance de l'est de l'Ile-de-France vont trouver, il convient de s'assurer d'une réserve de capacité suffisante pour ce parc relais particulier, afin de ne pas augmenter le stationnement en surface dans le quartier.

Par ailleurs, il conviendrait en parallèle, de développer une offre de transport de rabattement efficace et des liaisons douces de qualité afin de favoriser le report modal et dissuader les habitants proches de la future gare de venir en voiture.

Concernant le montage opérationnel, (p 242), il semblerait pertinent d'optimiser les terrassements et les ouvrages de génie civil qui seront mis en œuvre pour la réalisation de ces parcs relais.

- Projet 34 : refonte du réseau de bus en amont de la mise en service de la gare Grand Paris Express

Il conviendrait d'intégrer à la réflexion de la refonte du réseau de bus, la restructuration des lignes interurbaines.

2. Le volet routier

Le Département attire l'attention sur les projets 16 et 30 - requalification de la RD 199. Le profil autoroutier actuel de cette voie n'est absolument pas adapté à son environnement et à la fonction d'écoulement du trafic interne à la ville nouvelle qu'elle exerce. De plus, elle constitue une coupure urbaine tout à fait dommageable et offre un potentiel de reconquête d'espaces à urbaniser. Aussi le Département est-il tout à fait favorable à sa requalification en boulevard urbain. Néanmoins le choix du nombre de voies du nouveau boulevard (2 fois 1 voie ou bien 2 fois 2 voies) doit tenir compte de sa fonction structurante pour les déplacements au sein de la ville nouvelle et du trafic qu'il supporte (20 000 à 25 000 véhicules/jour actuellement).

3. Le volet « transition énergétique »

Le Département souhaiterait être associé aux actions du Contrat de Développement Territorial de Noisy-Champs liées à la transition énergétique, conformément aux orientations du Projet départemental de territoire et des actions qui en découlent.