

LE PCAET DE GPSEA INTEGRE A UN DEVELOPPEMENT DURABLE

C'est en ayant une vision globale des territoires franciliens que nous pourrons établir un aménagement efficace.

PENSONS GLOBALEMENT

Le dérèglement climatique par les inondations et la sécheresse touche de plus en plus souvent notre pays.

Faudra-t-il attendre de ne plus avoir d'eau au robinet comme dans le « Doubs » en 2018 pour comprendre que l'environnement doit être une des préoccupations premières pour ne pas paralyser l'activité économique, comme nous avons pu malheureusement déjà le constater par l'absence d'utilisation du Rhin comme mode de transport de marchandises fluvial, faute d'eau ? (Combien de camions supplémentaires sur les routes et de CO2 engendré en plus ?)

Rappelons que les pollutions constatées concernent pour 1/3 l'habitat, 1/3 les transports, 1/3 l'industrie.

Face à ce défi, utilisons au mieux les outils et normes de la région IdF et de la Métropole du Grand Paris pour répondre :

- aux risques (dit naturels),
- à la transition énergétique,
- à une meilleure utilisation des espaces agricoles et forestiers, nourriture et oxygène de notre mégapole
- à la meilleure utilisation des différents modes de transports.

Le maillage des grandes axes routiers, ferrés et fluviaux est suffisamment dense en France et dans les différents territoires (bassin de vie) pour les exploiter au mieux et les entretenir.

AGISSONS LOCALEMENT

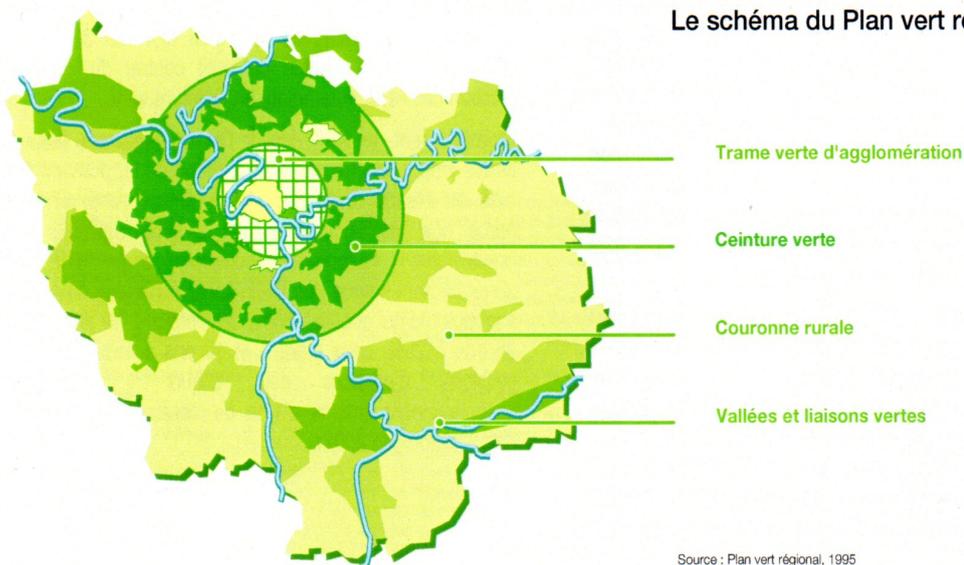
Les politiques métropolitaines et régionales d'Ile-de-France vont dans cette transformation pour un meilleur aménagement global :

Région : - le **Plan Vert de l'IdF** suivant les recommandations de l'OMS (**Espaces verts à 15 mn à pied de l'habitat – 10 m2 par habitant**)

- le **schéma régional de cohérence écologique (coefficient de pleine terre, trame verte et bleue)**

I- le **schéma d'aménagement de gestion des eaux SAGE MARNE CONFLUENCE** (afin d'éviter 10 à 40 milliards de dégâts sur Paris en cas d'inondation, trames verte et bleue, **zones humides, rus et noues**)

Le schéma du Plan vert régional



Source : Plan vert régional, 1995

Trois zones définissent l'Île-de-France :

- la petite couronne, zone urbaine

Rayon de 10 Km autour de la capitale

Dite « trame verte d'agglomération » urbaniser, dense et ayant des grands axes de Transport (Métro, RER, futur ligne 14, 15)

Nous devons construire la ville sur la ville près des futurs grands axes de transport. Dans le cadre de la transition énergétique, la priorité est de cibler les logements insalubres :

<https://www.batiactu.com/edito/180000-logements-prives-indignes-denombres-ile-france-50347.php>

- La moyenne couronne, zone périurbaine

dite « ceinture verte » entre 10 et 30 km autour de la capitale

ayant des axes secondaires et grands axes déjà saturés pourraient à terme, progressivement asphyxier la zone urbaine.

Nous devons tenir compte et respecter leurs espaces agricoles et boisés.

Seul le projet de TCSP ALTIVAL (axe secondaire) permettra d'urbaniser d'une façon maîtrisée, raisonnable et adaptée.

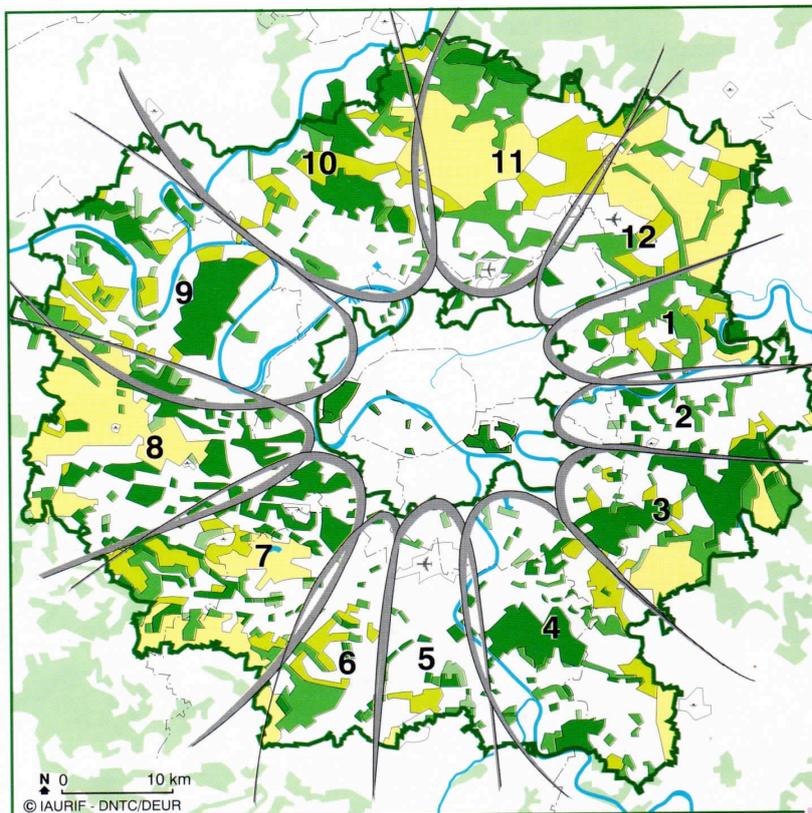
- La Grande couronne

Des liaisons de transport en commun doivent être rabattues sur des grands axes de transport ferrés ou voies autoroutières avec une voie dédiée au transport en commun

Pensez un grand PARIS rayonnant Pour agir au niveau du territoire

Comme un diamant brillant par ces multiples facettes éclatantes

Au cœur, Paris entouré de multiples facettes formés au cours de son histoire par les différents entités géographiques,
Grande distribution (Rungis),
Scientifique (Saclay)
de Rambouillet à Versailles (histoire et Grand Siècle),
Tertiaire (La Défense),
Sports (autour du Stade de France),
Forêts de la Brie Boisée (forêt de la Grange, de Gros bois, Notre Dame et d'Armainvilliers)



LES ENTITÉS GÉOGRAPHIQUES

1. Du canal de l'Ourcq à la vallée de la Marne
2. La ville nouvelle de Marne-la-Vallée
3. La Brie boisée
4. La plaine de Créteil et la forêt de Sénart
5. Les plateaux en rive gauche de Seine
6. La vallée de l'Orge et le plateau de Nozay
7. Le plateau de Saclay et la haute vallée de l'Yvette
8. Les bois des Hauts-de-Seine et la plaine de Versailles
9. Les boucles de la Seine, l'Hautill et la ville nouvelle de Cergy
10. La vallée de Montmorency et les trois forêts du Val-d'Oise
11. La plaine de France et la vallée de l'Ysieux
12. La vallée de la Beuvronne et les buttes de Goële.



ORGANISER LA LIBERTÉ DE CHOIX DE DÉPLACEMENT

D'ou la nécessité de mettre en place la liberté de choix énergétique.

Tout reste à faire.

Surtout développer le GNV et le Bio-GNV.

En Italie 1200, en Allemagne 850 stations GNV en France en devenir

<https://www.gaz-mobilite.fr/stations-gnv-france/>

Pour info sur les véhicules électriques :

<http://www.nouvelobs.com/videos/vvzrux.DGT/une-voiture-electrique-pollue-presque-autant-qu-un-diesel.html>

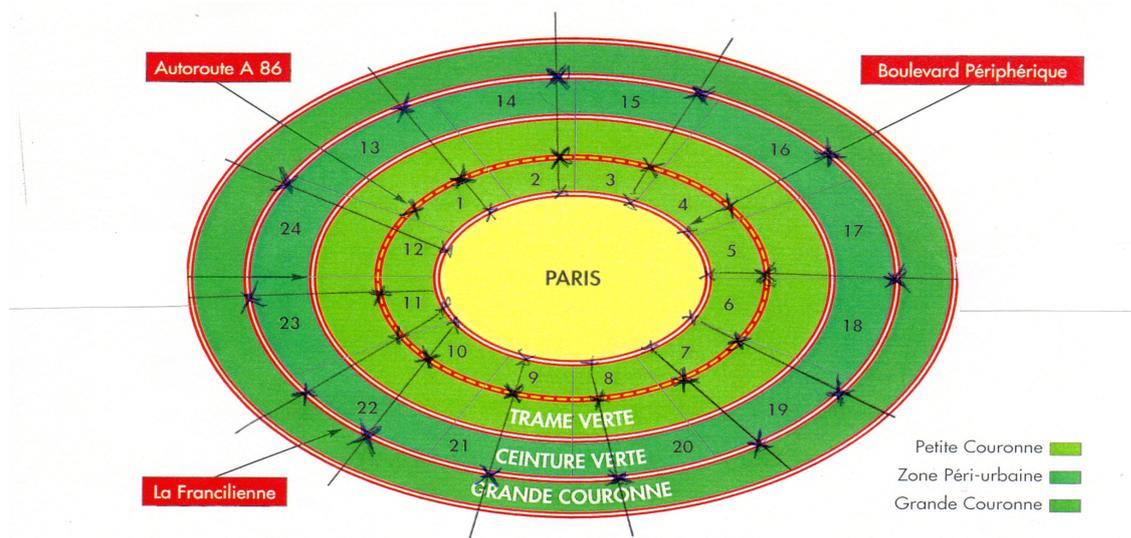
Pour info sur hydrogène :

<https://www.engie.fr/hydrogene/>

« Si chacun prenait conscience et participerait à un co-voiturage, les problèmes routiers en Ile-de-France n'existeraient pas. Le réseau serait fluide car suffisant. »

Stéphane Beaudet AMIF 3 octobre 2018 sur la présentation du Livre Blanc 2030 de la région Ile-de-France.

« **Bien répartir** des stations multi-usages autour de la capitale **au niveau de la « Francilienne »**, pour mieux distribuer dans chaque bassin de vie, périurbain et urbain à chaque croisement d'une rocade avec une radiale permettrait également de bien organiser le co-voiturage, mais aussi permettent des espaces **multimodaux et multifonctionnels.** »



Ceci peut-être valable pour chaque mégapole.

Les élus doivent s'assurer d'une bonne répartition pour mieux distribuer dans les espaces régionaux tout en accordant aux citoyens cette liberté de choix qui permettent de prendre leurs propres responsabilités.

Elles assurent à tous, d'être des maitre-d'œuvres, de transmettre les savoir-faire, de répondre aux défis de notre temps par des innovations nécessaires.

C'est ainsi que nous devons toujours cheminer vers les équilibres et mieux répartir dans l'espace les activités pour mieux les distribuer, tout en assurant une liberté de choix de déplacements et d'énergies renouvelables adaptée aux différents territoires, bassins de vie lieu d'aboutissement, de départ ou d'étape

Les différents bassins de vie de GPSEA

Une zone urbaine et une zone périurbaine **trait-d 'union entre la Ville et la campagne**

- **Urbaine** par les villes longeant le RER D et la RN 5 avec Créteil siège de GPSEA et Ville préfecture,
- **Périurbaine par les espaces agricoles** (6% de la Métropole du Grand Paris)
- **ACTION 9 du PCAET de GPSEA** revitaliser les terres agricoles et l'Arc Boisé (constitué par l'Arc - forêt de Sénart - forêt de la Gange - forêt de Grosbois - forêt Notre-Dame, forêt d Arminvilliers)
- **ACTION 19 du PCAET de GPSEA** Se réapproprier le Massif de l'arc boisé

2 entités géographiques : « La Brie Boisée » et « Le plateau Briard »

ACTION 21 du PCAET de GPSEA réhabiliter le sentier d'interprétation agricole du plateau Briard

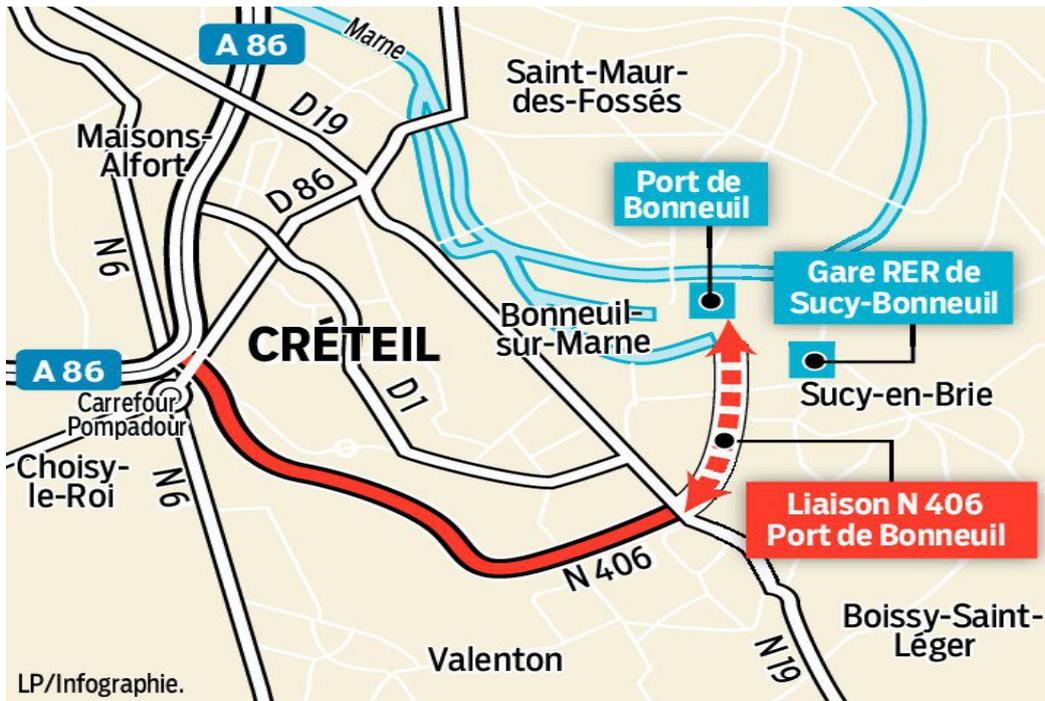
ACTION 22 du PCAET de GPSEA Parfaire et valoriser l'exemplarité du Centre de production locale et arboricole de GPSEA à Mandres-les-Roses

Nous bénéficions sur notre territoire (**GPSEA**) d'une logistique qu'il faut apprécier par son implantation et sa diversité (Gare de triage Villeneuve St Georges - Logistique de la **Plaine centrale** jusqu'au Port de Bonneuil). C'est notre **trait-d 'union économique** entre la zone urbaine et la zone périurbaine qui permet de bien desservir par sa proximité nos deux zones différenciées.

ACTION 24 du PCAET de GPSEA Encourager des stratégies logistiques plus durables sur le territoire.

Ce qui a été fait depuis sa création pour l'aménagement ?

C'est le 7 juin 2016 que GPSEA a décidé de participer aux financements du prolongement de la **RN 406**. Pourquoi ?



7 000 camions de moins par jour devant les immeubles de Bonneuil, accès direct au Port de Bonneuil, lieu d'aboutissement, de départ et d'étape, zones d'activités bénéficiant d'un **choix de transports** (par bateau, par train, par route, par transport en commun avec le RER A et le bus 393 et 308) Bénéficiant d'un choix énergétique (station GNV Gaz Naturel Véhicule). C'est le début de la construction d'un développement durable.

Fin des travaux si tout va bien 2023.

ACTION 9 du PCAET de GPSEA financer le projet de desserte urbaine du Port de Bonneuil-su-marne

Pour rejoindre de la RN 406, la province et la « Francilienne RN104 » Il a fallu plus de 10 ans de travaux pour réaliser la déviation de la RN 19.

<https://94.citoyens.com/2019/deviation-de-la-rn19-a-boissy-saint-leger-derniere-etape,07-03-2019.html>

Fin des travaux si tout va bien 2021.



9 ha de la forêt de la Grange ont été supprimés pour cette réalisation. Il serait bienvenu que l'Etat dans le cadre de la compensation écologique réalise la trame verte et bleue sur l'ex-VDO.

ACTION 20 du PCAET de GPSEA Protéger la biodiversité de notre territoire et valoriser la compensation écologique des terres

Des infrastructures répondant et qui répondront à la demande constante de fournir les besoins des populations, situé dans plusieurs bassins de vie de notre territoire, lieu d'aboutissement, d'étapes et de départ, ou la **diversification de modes de transports répondront** de plus en plus au PLAN CLIMAT par les 50 actions à mettre en œuvre du PCAET, en trouvant les moyens de circuler les plus adaptés pour réduire les distances et faciliter toutes les proximités.

Avec ces connaissances, nous pouvons affiner un travail vers un aménagement de GPSEA le plus adapté aux territoires concernés, assurer une meilleure utilisation des espaces et des infrastructures actuelles et futures.

C'est en tenant compte de l'histoire et de la Géographie des territoires que nous pouvons construire la mobilité de demain.

Transports collectifs sur le territoire de GPSEA

Moyenne couronne, zone périurbaine, ceinture verte de l'IdF entité de la « Brie Boisée »

L' Ex-VDO

Afin d'améliorer le projet de l'infrastructure ALTIVAL et le maillage du réseau de transport en commun entre le RER E et le RER A à Sucy, un pôle BUS sur la RD4 près la tour Hertzienne à l'entrée de Chennevières sur Marne paraît nécessaire, pour offrir un changement de bus pour desservir le plateau briard et apporter une régulation des bus.

Un giratoire sur la RD4 retenu, pourvoirait à ce besoin et serait une étape pour constituer un maillage de transport en commun pour le plateau Briard, espace de la « Brie Boisée ».

4. Voirie et circulation automobile

Le renouvellement de la RD4 par l'infrastructure ALTIVAL prévoyant les différents modes de transport tout en donnant accès plus facilement à la « Francilienne » participera à l'amélioration de ce bassin de vie conciliant l'espace de vie entre activités économiques et amélioration de l'habitat. Ce boulevard urbain participera au lien entre différents quartiers de la ville de Chennevières sur marne.

5. Stationnement

Afin de ne pas concentrer les véhicules dans un même endroit et asphyxier un centre ville ou un territoire, une bonne répartition des parkings relais doit être assurée.

Créons des parkings relais, en réfléchissant aux endroits les plus adéquats, bien répartis dans l'espace concerné. (sur Chennevières : Entrée de ville nord – Ecole Germaine Tillion – Centre culturel – Derrière l'Eglise St Pierre)

Le long du TCSP ALTIVAL, nous pourrions ainsi prévoir des stationnements (parc-relais) pour voitures, avec accès à différents modes énergétiques, un espace de co-voiturage et le stationnement pour les vélos avec un espace réparation, près du Giratoire (pôle bus sur RD4), à l'entrée de Sucy (ancien concessionnaire PEUGEOT si c'est possible, dans le cadre d'une économie circulaire)

6. Covoiturage/Auto partage

Les applications sur Smartphone sont suffisamment développées, pour rejoindre les espaces de stationnement disponibles et les voies routières les moins encombrées pour circuler. Une information, un site relais d'applicatifs, des mises à jour peuvent compléter les offres actuelles.

7. Transport de Marchandises

Le transport de Marchandises nécessite de disposer d'infrastructures et d'espaces près des projets et des voies autoroutières, ferrés et fluviales de proximité. Une attention particulière doit être faite sur le transport ferroviaire qui est passé d'un trafic de 12 % à 6 % en quelques années. Le transport de marchandises doit être relancé et assurer une continuité pour desservir le MIN de Rungis et le port de Bonneuil.

8. Modes doux

La recherche des endroits les plus adaptés pour créer un maillage cohérence formant un schéma directeur global doit être rechercher.

Sur les emprises de l'ex-VDO, devrait se trouver une trame verte et bleue (compensation écologique de la destruction de 9 ha de la Forêt La Grange, suite à la construction de la déviation de la RN19) qui permettrait de prévoir une piste cyclable sécurisée, intégrée à l'étude de l'infrastructure ALTIVAL.

Le plan vert département du Val de Marne 2018-2028 prévoit cette liaison d'intérêt écologique en contexte urbain. Un contrat d'actions TRAME VERTE ET MARNE DU SAGE MARNE CONFLUENCE regroupe 52 communes de 4 Pour info sur départements (75, 94, 93 et 77) pour la réalisation de projets au bénéfice de plus de 1.2 millions d'habitants a été signé le 3 octobre 2018 dans ce sens.

Pour les vélos et la Marche

ACTION 7 faciliter mes déplacements actifs (vélo et marche)

Une occasion de recenser tous les projets de « trames vertes et bleues » qui pourrait accueillir des pistes cyclables et cheminements sécurisés.

Conclusion

Comprendre l'histoire et la géographie de chaque bassin de vie, Assurer que des points d'inter modalité et de parc-relais soient bien répartis d'une façon rayonnante dans l'espace régional doit permettre dans chaque identité territoriale de trouver ses libertés de choix de modes de transport adaptés.

Pour ce faire, il est nécessaire de construire l'avenir des transports en assurant :

1. D'avoir un regard et un respect du Paysage traversé à bonifier et de mieux gérer l'eau :

selon l'approbation du **PCAET** (plan climat air énergie territorial). C'est ainsi que la métropole dans son SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) à la volonté de neutraliser d'abord ses espaces agricoles (2000 ha) et ensuite en créer (3 000 ha sur les friches urbains, toits végétalisés, etc ...) pour répondre aux besoins de nourrir sa population de 7 millions d'habitants.

ACTION 20 Protéger la biodiversité de notre Territoire et valoriser la compensation écologique des terres

ACTION 18 Affirmer la place du végétal en ville

ACTION 15 Participer à la gestion et à la prévention des risques d'inondations et de ruissellement

ACTION 21 réhabiliter le sentier d'interprétation agricole du plateau Briard

ACTION 22 Parfaire et valoriser l'exemplarité du Centre de production locale et arboricole de GPSEA à Mandres-les-Roses

ACTION 9 revitaliser les terres agricoles et l'Arc Boisé (constitué par l'Arc - forêt de Sénart - forêt de la Gange - forêt de Gros-Bois - forêt Notre-Dame, forêt d Arminvilliers)

ACTION 19 Se réappropriier le Massif de l'arc boisé

2. D'analyser les besoins de développement de transports en fonction des bassins de vie :

Pour la zone urbaine, requalifier l'espace public pour mieux absorber l'eau pour avoir le moins d'impact sur les transports

Pour la zone périurbaine, maîtriser l'urbanisation car adapter à un axe de transport en commun secondaire, afin que les moyens de transport ne soient plus systématiquement saturés.

Une réflexion sur l'Economie circulaire appuyer d'études de faisabilité doit être engagée pour préparer l'avenir, des paysages, de l'eau, du bruit, des parcs relais en partant des remblais du Grand Paris, pour préparer les projets, tel que celui du TCSP ALTIVAL.

TRANSPORTS :

ACTION 9 financer le projet de desserte urbaine du Port de Bonneuil-sur-Marne

ACTION 7 faciliter mes déplacements actifs (vélo et marche)

ACTION 8 favoriser les déplacements propres, collectifs et individuels

ACTION 11 Lutter contre la pollution sonore

URBANISME :

ACTION 13 Etablir une charte d'aménagement du territoire

ACTION 14 Lutter contre la pollution visuelle

ACTION 3 Accompagner et sensibiliser les ménages en précarité énergétique

3. D'analyser les besoins pour une meilleure gestion des bassins de vie :

Traitements des déchets (quartiers fertiles, compostage, méthanisation aux abords de déchetteries et d'espaces agricoles, etc...)

ACTION 26 – Elaborer un Plan territorial de Prévention des ``Déchets

Economie circulaire :

ACTION 27 réduire l'impact carbone de la collecte des déchets par l'économie circulaire en utilisant les déblais et en ne procurant pas de nouveaux déchets

ACTION 28 Mettre en place une ressourcerie expérimentale

ACTION 29 réaliser le projet Alimentaire Territorial