
AVANT-PROPOS

Le Livre Blanc des transports du Val-de-Marne est né de l'initiative de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris - Val-de-Marne, du MEDEF de l'Est Parisien et de la Confédération Générale des Petites et Moyennes Entreprises qui s'interrogeaient sur les problématiques de transports rencontrées par les entreprises.

Ce document a pour principaux objectifs, d'appréhender les besoins des entreprises en matière d'infrastructures et de transports et de suggérer, à l'aube de la révision du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, des pistes d'amélioration conformes aux besoins identifiés.

Il est composé de trois parties principales :

Un panorama du Val-de-Marne présente le contexte de mise en place du Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France (P.D.U.I.F.), les principales infrastructures de transport et les projets en cours.

Une analyse des problématiques de transport par pôle d'emplois aborde les caractéristiques économiques, les projets d'aménagement et les résultats de l'enquête réalisée auprès des entreprises.

Les pôles pris en compte sont :

Cf carte des pôles d'emplois en annexe 1

- **le pôle Orly-Rungis** : Chevilly-Larue, Orly, Rungis, Thiais et Villeneuve-le-Roi,
- **le secteur Seine-Amont Nord** : Alfortville, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Charenton-le-Pont et Choisy-le-Roi,
- **le pôle de Fontenay-sous-Bois**,
- **le secteur de la Plaine du Centre** : Bonneuil-sur-Marne, Créteil, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges,
- **la frange du Haut Val-de-Marne** : Boissy-Saint-Léger et Sucy-en-Brie.
- **le pôle de la Bièvre** : Arcueil, Gentilly, Le Kremlin-Bicêtre, Villejuif, Cachan, L'Haÿ-les-Roses et Fresnes,
- **le pôle audiovisuel** : Bry-sur-Marne et Villiers-sur-Marne,
- **le pôle économique Champigny-Chennevières**.

La délimitation des pôles étudiés est basée sur celle des secteurs de développement pris en compte au Contrat de Plan Etat Région 2000-2006.

Une enquête a été réalisée auprès de 1.728 entreprises. Ont été sélectionnées des entreprises privées inscrites au registre du commerce et des sociétés dans les secteurs d'activités suivants : commerce de gros, industrie, services, construction, de 5 à 199 salariés ainsi qu'auprès d'entreprises de plus de 200 salariés.

Cette enquête s'est déroulée en deux phases :

- Un premier questionnaire, général, a été envoyé afin de cerner les problèmes de transports émergeant pour l'ensemble des pôles ;
- Un second questionnaire, spécifique pour chacun des pôles d'emplois déterminés, a permis de préciser les problèmes par secteur afin d'émettre les propositions.

Des propositions qui s'appuient sur l'appréhension générale des pôles d'emplois, sur l'analyse des enquêtes et des entretiens auprès de différents acteurs locaux, politiques et institutionnels.

Elles prennent en considération les projets d'aménagement du territoire, les grandes réserves foncières et les habitudes de déplacements des salariés, tout en s'attachant à être réalistes. Elles se projettent également dans l'avenir au-delà des projets existants.

PARTIE III - PROPOSITIONS

A l'échelle du département, le dédoublement de l'actuel tronçon commun autoroutier A4/A86 paraît primordial. En effet, la réalisation de ce projet conditionne la pertinence des différentes propositions pour chacun des pôles, quelle que soit l'échéance envisagée.

Elles s'inscrivent dans une prospective de 10 à 20 années, durée minimale pour toute opération d'aménagement d'envergure.

III - 1 A L'ECHELLE DEPARTEMENTALE

III -1.1 Dédoublement l'actuel tronçon commun A4/A86

Le projet, tel que soumis à l'enquête publique en 1997, assure la continuité de l'autoroute A86 entre l'échangeur existant A4/A86 de Saint-Maurice à l'ouest et le raccordement aux traversées sous-fluviales existantes de l'A86 à Nogent-sur-Marne à l'est, dédoublant ainsi l'actuel tronçon commun autoroutier A4/A86 régnant sur cette section.

D'une longueur totale d'environ 4 km, le projet comporte 3 voies de circulation par sens, de part et d'autre de l'autoroute A4 maintenue à 4 voies par sens.

D'ores et déjà, **ce dossier d'enquête publique** concluait au maintien inenvisageable de la situation (en 1996) celle-ci s'étant largement aggravée depuis.

Il affirmait, dès cette date, qu'en l'absence d'un aménagement de capacité significatif, les besoins nouveaux de déplacements sur cette section de l'autoroute A86 se traduiraient par :

- la dégradation de l'état de circulation sur le réseau autoroutier dans les 2 sens : l'allongement des retenues (5,5 à 10 h de saturation moyenne et quotidienne prévue à l'horizon 2003) ;
- un étalement de la plage horaire de saturation du réseau de voiries locales présenterait un état de circulation extrêmement dégradé dont les conséquences affecteraient tant la qualité de vie des populations, que la sécurité et l'attractivité des pôles existants ou projetés (traversées de villes : Nogent-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, Joinville-le-Pont, Saint-Maurice, Saint-Maur, Créteil et Maisons-Alfort.)

Les conséquences annoncées au futur dans le dossier d'enquête publique reflètent la réalité d'aujourd'hui (les projets 2003 n'ayant pas été concrétisés) et les prévisions 2015 ne laissent entrevoir aucune amélioration.

Il faut ajouter que ce dossier a été réalisé avant la mise en place du PDU qui, par la requalification d'axes majeurs tels la RN7, la RN4, la mise en place d'un site propre sur la RN305, prévoit une réduction du trafic automobile. Certes, l'augmentation des transports en commun diminuera une partie du trafic mais celle-ci sera-t-elle suffisante ?

Parallèlement, la mise en place d'un pôle marchandises sur le pôle Orly - Rungis révèle la difficulté à réduire le trafic routier de poids lourds qui demeure très largement dominant. En effet, les coûts du transport routier demeurent inférieurs à ceux du transport ferroviaire et ce dernier ne devient envisageable financièrement que sur des distances supérieures à 400 km.

Compte tenu de ces éléments, il paraît indispensable d'engager des mesures fermes pour enrayer les difficultés majeures qui ne manqueront pas d'affecter très sérieusement le tissu économique local (tertiaire, activités et commerces).

Le doublement de l'A86 par l'A4 doit se réaliser. En attente, il pourrait être envisagé, par exemple, de ne plus considérer l'A86 comme une voie de transit pour les poids lourds et d'envisager des mesures concrètes, voire coercitives, ainsi qu'une signalétique renforcée sur l'A6 pour orienter le trafic du transit sur la Francilienne.

Depuis la création de l'A86, les zones d'activités se sont développées. Le long de cet axe, de Fresnes à Joinville, on dénombre plus de 20 zones accueillant près de 500 entreprises et 4 grands projets en cours de réalisation.

De plus, l'autoroute dessert de grandes zones implantées antérieurement à sa création, citons entre autres le MIN de Rungis, la SILIC, la SENIA, l'aéroport d'Orly et ses ZA.

Cette dynamique territoriale autour d'un axe routier stratégique justifie à elle seule l'engagement du bouclage à l'est de l'A86.

La réalisation du projet permettra une amélioration importante des conditions de circulation sur le réseau routier à différentes échelles :

- au plan régional puisque l'A86 est une rocade stratégique pour l'Ile-de-France (l'A86 fait office de contournement de Paris surtout pour les poids lourds et devient l'équivalent d'une autoroute nationale et non plus régionale) ;
- pour le quart Sud-Est de la région Ile-de-France, les retenues observées aujourd'hui sur l'autoroute A86 de part et d'autre du tronçon commun seront supprimées et la sortie de Paris sur l'autoroute A4 sera sensiblement améliorée ;

- au plan local, cette fluidification du trafic sur le réseau de voies rapides, alors redevenu attractif, s'accompagnera d'une baisse importante du trafic de transit, notamment de poids lourds, sur le réseau de voiries locales servant actuellement d'itinéraires de délestage.

La réalisation de ce projet se révèle incontournable et conditionne la mise en place de tout autre aménagement d'infrastructures à l'échelle départementale.

Certes, le financement est estimé actuellement à 600 millions d'euros environ.

La première opération inscrite au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France de 1994 ne bénéficie que d'une inscription partielle au Contrat de Plan Etat-Région 1994 - 1998 pour un financement de 61 M€. Le coût complémentaire de 460 M€ n'a pas été inscrit à l'actuel Contrat de Plan Etat-Région.

Toutefois, le projet n'est pas totalement oublié. La Déclaration d'Utilité Publique prenant fin en 2003, la DDE a relancé la procédure en demandant une prorogation pour 5 ans. Celle-ci a été approuvée par décret le 21 novembre 2003. **La DUP est prorogée jusqu'au 31 décembre 2008.**

Aujourd'hui, la Préfecture va mettre en place une solution provisoire aux heures de pointe en utilisant la bande d'arrêt d'urgence, le matin dans le sens Province/Paris et le soir dans le sens Paris/Province. Un système de glissière mobile pilotée par le PC routier de Champigny-sur-Marne, une signalisation adaptée avec des panneaux d'informations explicites, des couleurs de marquage au sol différentes indiqueront aux automobilistes la possibilité d'utiliser cette voie supplémentaire. Le coût de ces aménagements est estimé à 14,5 millions d'euros.

- La proposition ne résoudra que de façon marginale les problèmes de bouchons. En effet, les études effectuées montrent la nécessité de doubler l'existant pour une amélioration importante des retenues sur le réseau routier.
- La proposition ne résoudra pas les problèmes de sécurité. Si une voiture est en panne, en cas de circulation non fluide, elle ne pourra pas se rabattre sur la voie de dégagement utilisée à la circulation. Les embouteillages seront encore plus importants dans cette situation, sans aucune possibilité d'accès pour les secours ou le dépannage.
- La proposition aggravera les problèmes environnementaux. Le parti choisi, d'enterrer le doublement de l'autoroute, avait été pris en grande partie pour limiter la pollution phonique et atmosphérique. L'enquête publique valorise la réduction des nuisances à environ 2 millions d'euros par an. Une voie supplémentaire ne peut qu'accroître les problèmes environnementaux.

- La proposition ne résoudra en rien la circulation de transit dans les villes avoisinantes. Elle va même à l'encontre du PDU dont l'objectif est de réduire l'importance des flux de circulation. Tout le travail de requalification de la RN4 en boulevard urbain risque d'être anéanti par le report du transit sur cet axe.

Cette proposition provisoire risque de devenir définitive et d'enterrer pour toujours le projet initial.

L'enquête publique fait ressortir que l'investissement financier du projet initial serait rentabiliser en 1 an et 9 mois.

Cette rentabilité très importante reflète le rôle stratégique et le caractère indispensable de ce maillon de l'autoroute A86 qui ne saurait être remplacé par une solution provisoire largement insuffisante.

N'oublions pas que ce projet de bouclage de l'A86 à l'est, est inscrit au SDRIF depuis plus de 30 ans. Il y aurait peu de raisons que l'Etat, après avoir réalisé des travaux provisoires, investisse davantage dans l'avenir.

L'aménagement du Pont de Nogent doit également être réalisé. Il ne sera, toutefois, efficace que s'il est accompagné de mesures urgentes sur l'A4.

Trois approches de solutions vont être soumises à l'enquête publique en 2004.

Il est indispensable d'ajouter un cheminement spécifique pour les circulations douces et une bretelle d'accès de l'A4 vers la Province.

III - 1.2 Renforcer le rôle et l'attractivité des gares

Le département du Val-de-Marne est doté d'un réseau ferroviaire performant mais non valorisé. De nombreuses gares et en particulier celles du RER C et du RER D sont très peu attractives alors que ces deux lignes sont les plus longues et les plus chargées du réseau SNCF d'Ile-de-France et ont un trafic en constante évolution (+23% de fréquentation sur la ligne D du RER en 3 ans).

Celles-ci devraient être absolument sécurisées et modernisées afin de devenir de véritables complexes d'échanges urbains mêlant voitures et parkings, transports collectifs, urbains et interurbains, services, commerces et éventuellement opérations immobilières.

Ces gares RER pourraient également être le point « d'accroche » d'opérations immobilières à vocation tertiaire, de services ou autres selon leur localisation et leur environnement. Par exemple, la Gare des Boullereaux à Champigny, bénéficiant d'une localisation privilégiée en entrée de ville à l'interconnexion de l'A4, de la ligne E du RER

et de l'arrivée prévue du TVM, pourrait faire l'objet d'un pôle d'envergure de logements, bureaux et commerces.

III - 1.3 Améliorer les dessertes gares / lieux de travail

A court terme et du fait de la préoccupation majeure des entreprises que constituent les temps de transport, il conviendrait de développer des navettes reliant les gares, stations de métro avec les zones d'activités.

A ce titre, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris et la RATP ont décidé d'associer leurs compétences en créant le GIE EMIF (Entreprises et Mobilité en Ile-de-France).

Cette structure peut offrir trois types de services aux entreprises :

- les conseiller dans leur choix d'implantation et réaliser des diagnostics transport (Plans de Déplacements d'Entreprises et Plans de mobilité),
- répondre à leurs besoins spécifiques de desserte, d'achat de titres de transport en commun et d'information,
- les aider dans la mise en œuvre de solutions personnalisées.

III - 2 A L'ECHELLE DES POLES

III - 2.1 Valoriser le pôle Orly - Rungis

A court terme, l'Association pour le Développement économique du pôle Orly - Rungis (ADOR) cherche à établir les meilleures conditions d'accessibilité et de fonctionnement pour tous ses usagers. En ce sens, elle demande des aménagements à court terme qu'il apparait, en effet, indispensable de réaliser.

□ Améliorer la desserte des zones d'activités du pôle Orly - Rungis

- Raccorder l'A6 à l'A86 par l'ouverture de la bretelle existante (mais fermée depuis l'origine) A86i vers l'A6b.
- Raccorder la bretelle de sortie de l'A6 en venant de Paris, bretelle ne desservant directement que le marché et la zone hôtelière, à la RD65 à hauteur de la rue Charles LINDBERG (bretelle d'entrée dans les zones).
- Elargir la RD64 depuis la rue du Bas Marin qui dessert la zone SENIA jusqu'à la zone Orlytech localisée sur l'emprise aéroportuaire.

□ **Réaliser la ligne de tramway entre le terminus de la ligne n°7 du métro à Villejuif Louis Aragon jusqu'à Athis-Mons**

Pour des problèmes de financement, le tramway pourrait ne pas dépasser Rungis la Fraternelle. L'arrivée du tramway à l'aéroport d'Orly est une nécessité absolue pour le développement du territoire et pour accompagner la nécessaire requalification du trafic aérien. De grandes entreprises comme L'OREAL ainsi que le parc SILIC ont basé leur politique de développement sur ce projet.

Ce tramway qui desservira le MIN de Rungis, le centre commercial Belle Epine et l'aéroport d'Orly est un projet prioritaire. Son interconnexion au Trans-Val-de-Marne et à la ligne C du RER en gare de la Fraternelle permettra la mise en place d'un véritable réseau maillé et améliorera les liaisons transversales du département.

A moyen et long terme, alors qu'il se place comme 2^{ème} pôle d'emplois après la Défense, le pôle Orly - Rungis doit faire l'objet d'aménagements ambitieux afin d'en valoriser l'accessibilité.

En tant que pôle majeur du sud de l'Ile-de-France, il doit prétendre à bénéficier de dessertes performantes non seulement aux échelles locale et régionale mais également aux échelles nationale et européenne.

A ce titre, il faudrait absolument désenclaver l'aéroport d'Orly, actuellement perçu comme fin de zone dense en limite départementale. A l'image de la Défense, créer une « rocade » permettrait de lui donner une dimension beaucoup plus élargie, d'engendrer une nouvelle centralité urbaine. En effet, l'image de l'aéroport est actuellement réduite à ses deux aérogares alors qu'au sein de son périmètre cohabitent activités commerciales, zones d'activités et hôtellerie-restauration, c'est-à-dire une vie économique qui peut conférer à l'aéroport un rôle de centre urbain. Il doit être traité comme une véritable « Porte de Paris » à savoir bénéficier d'une signalétique appropriée et valorisante, d'une accessibilité lisible tant au niveau des axes routiers que des transports en commun, à l'extérieur comme à l'intérieur de l'infrastructure aéroportuaire.

De plus, cette idée pourrait s'intégrer aux objectifs du Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003. Celui-ci prévoit « le lancement d'une politique ambitieuse des transports permettant la bonne insertion de nos régions dans l'espace européen et dans l'économie mondiale ». Dans ce cadre, il apporte son soutien au renforcement d'un 3^{ème} réseau d'aéroports dans le Bassin parisien. Compte tenu de ces objectifs, le développement de la plate-forme aéroportuaire d'Orly pourrait être soutenu en optimisant ses capacités actuelles.

- **Etablir une interconnexion sud à grande vitesse des TGV et créer une gare TGV à Orly**

Cette liaison permettrait l'utilisation maximale des capacités de chaque aéroport et de créer un lien fort et complémentaire entre les deux équipements et leurs bassins d'emplois. Elle permettrait également de soulager la partie du réseau routier A1 - A3 - A86 et A6 utilisée pour relier Orly à Roissy, de faciliter les déplacements TGV vers la Province et de créer de véritables liaisons avec d'autres agglomérations européennes. La création d'une gare TGV à Orly serait un atout majeur pour le développement économique du Val-de-Marne. Elle permettrait ainsi à Orly de devenir un complexe d'échanges à l'identique d'autres aéroports comme celui d'Amsterdam - Schiphol.

- **Construire une bretelle routière de contournement de l'aéroport d'Orly reliant éventuellement la RD125 à la RN7**

Celle-ci permettrait de faire un véritable contournement d'un pôle élargi à l'ensemble de l'infrastructure aéroportuaire et d'améliorer l'accessibilité des parties sud et est du département.

- **Créer une interconnexion entre les lignes B et C du RER**

A court terme, le plus simple serait de mettre en place une navette reliant la gare d'Antony et la station « Rungis la Fraternelle ». Une autre possibilité serait de réaliser une seconde branche du TVM à partir de la partie ouest de Rungis suivant le tracé de la RD en projet (tracé de voie nouvelle Fresnes - Rungis prévu sur le plan des infrastructures du Conseil Général 1999). Une troisième hypothèse pourrait être de créer une gare commune d'interconnexion entre la ligne Orlyval et celle du RER C à l'extrême limite sud du département voire sur l'Essonne.

- **Redonner à la plate forme aéroportuaire d'Orly une véritable vocation intercontinentale**

Le trafic long courrier, intercontinental, a quasiment disparu à Orly depuis plusieurs années de par la limitation des vols à 5.000 Km.

D'après Aéroports de Paris, la capacité aéroportuaire parisienne étant quasiment saturée et sous contrôle environnemental (plafonnement en créneaux sur Orly et en bruit sur Roissy), il faut optimiser l'activité de l'aéroport d'Orly. Il faudrait prévoir un usage plus productif des créneaux, reporter davantage le trafic des lignes domestiques sur le TGV par exemple, au profit de lignes intercontinentales pour lesquelles l'avion reste encore l'unique moyen de transport performant. Cette démarche rendrait à la plate forme d'Orly son image première d'aéroport à vocation intercontinentale.

La réouverture de lignes à destination ou en provenance de l'Amérique du Nord avec le retour du fret correspondant est une nécessité pour assurer une reprise du trafic avec une préférence pour le tourisme d'affaires au lieu de la multiplication des vols charters.

III - 2.2 Améliorer les dessertes transversales du pôle Seine-Amont Nord

□ Créer de nouvelles traversées de la Seine et des voies ferrées

Dans le secteur de Seine-Amont Nord et comme le propose l'association Seine-Amont Développement, créer un nouveau passage de la Seine et des voies ferrées entre Alfortville et Vitry-sur-Seine. Ce projet permettrait d'aménager un itinéraire entre la RN305 à Vitry-sur-Seine et la RN6 à Créteil et se révèle indispensable pour compléter le seul franchissement existant à ce jour entre Ivry-sur-Seine et Choisy-le-Roi.

Dans le secteur de Seine-Amont Sud, la présence conjointe du faisceau de triage de Villeneuve-Saint-Georges et de la Seine rend extrêmement difficile les liaisons de rocade entre les deux rives. Cette situation conduit à encombrer certaines voies de dessertes locales comme, par exemple, la RD38 à Choisy-le-Roi avec des trafics de poids lourds qui créent pour les riverains des nuisances importantes.

□ Créer une navette à la future gare Pompadour pour la relier au TVM et à la ligne 103 d'Alfortville

Cette liaison permettrait de mailler le réseau et d'améliorer la desserte des zones d'activités Val-de-Seine à Alfortville et la zone du Grand Marais à Créteil.

III - 2.3 Renforcer la proximité parisienne du pôle de Fontenay-sous-Bois

□ Prolonger la ligne n°1 du métro à Fontenay-sous-Bois

La ligne n°1 du métro, dont le terminus « usagers » est actuellement à la station « Château de Vincennes », dispose d'une infrastructure existante et d'un terminus « entretien - réparation » à Fontenay-sous-Bois.

La mise en service de cette ligne répartirait le flux des voyageurs sur une ligne complémentaire au RER A sur ce tronçon. La création d'une station de métro constituerait une nouvelle « porte d'entrée » à Paris.

III - 2.4 Traiter la dualité poids lourds / voitures de la Plaine du Centre

□ Réaliser le projet de desserte terminale du Port de Bonneuil

Dans le cadre du projet de contournement oriental, un tronçon de liaison a été réalisé jusqu'à la RN19.

Aujourd'hui, il est indispensable d'améliorer la desserte du Port de Bonneuil en prolongeant la RN406 jusqu'au 2^{ème} port fluvial français.

A l'échelle locale, le prolongement de la RN406 jusqu'à la RD 60 ainsi que le réaménagement de la RD 30 constituent des enjeux majeurs pour améliorer l'accessibilité du Port, soutenir son développement coté Est en valorisant des espaces en liaison directe avec la voie d'eau, le réseau ferré et la route et enfin éloigner les transits routiers (surtout poids lourds) du centre de la commune.

Cette prolongation de la RN406 est d'autant plus nécessaire pour l'accessibilité des zones d'activités que l'emprise du TCSP (cf. page 46) entraîne un rétrécissement des voies départementales RD30 et RD60. Celui-ci risque de saturer ces voies de grande circulation avec un trafic poids lourds important.

Ce projet, déclaré d'utilité publique jusqu'à la RD60, n'est pas programmé au CPER 2000-2006.

□ Créer un nouveau franchissement de la Marne, éventuellement entre le Port de Bonneuil et l'Ile Ste Catherine

Cette création d'un nouveau franchissement de la Marne pourrait permettre une meilleure répartition du trafic voire une hiérarchisation éventuelle entre les poids lourds et les voitures et répondrait au développement de ce secteur en habitat collectif et aux besoins des locaux d'activités existants.

III - 2.5 Prendre en compte les flux de transit de la frange du Haut Val-de-Marne

□ Réaliser un nouveau pont à Sucy-en-Brie

A l'heure de la mise en place du PDU, il paraît indispensable d'envisager cet aménagement à proximité de la gare d'arrivée du TCSP. La configuration de l'un des ponts actuels, au-dessus des voies ferrées, ne permet pas le croisement entre un bus et une voiture encore moins de deux bus. Ces difficultés de circulation engendrent des

embouteillages aux heures de pointe dans les zones d'activités et nuisent à leur image. De plus, cette situation ne peut aller qu'en s'aggravant avec le futur aménagement de la RN4 en traversée de Joinville-le-Pont et Champigny-sur-Marne. En effet, le transit des voitures et poids lourds se reportera sur la RD185 à Ormesson et la RD29 à Sucy-en-Brie.

□ **Prolonger le RER A vers Brie-Comte-Robert**

Le prolongement du RER A vers Brie-Comte-Robert permettrait d'améliorer la desserte des transports du sud du département et de créer des gares de rabattement de qualité permettant aux « frontaliers » du département de rejoindre Paris sans le traverser en voiture.

III - 2.6 Favoriser les liaisons transversales du pôle de la Bièvre

□ **Mettre en valeur les axes routiers transversaux en fonction de leur rôle prioritaire**

Ce territoire, très marqué par les ruptures nord/sud des infrastructures routières, présente un déficit de liaisons transversales. Il paraît toutefois difficile d'imaginer la création de nouveaux axes étant donné la densité du tissu urbain existant.

Traiter les axes routiers transversaux en boulevards urbains, à l'image de la RD61, donner la priorité aux transports en commun sur certains autres et mettre en place des navettes entre les gares (RER B et métro ligne 7) et les principales zones d'activités.

III - 2.7 Relier le pôle audiovisuel à l'ensemble du département

□ **Prolonger le Trans-Val-de-Marne jusqu'à Noisy-le-Grand**

Actuellement à l'état de projet, la prolongation du TVM vers l'est du département contribuerait à l'intégration de ce secteur au sein du Val-de-Marne et à la satisfaction des attentes des entreprises désireuses de bénéficier de liaisons rapides vers le pôle Orly - Rungis.

III - 2.8 Améliorer l'accessibilité du secteur économique Champigny - Chennevieres

□ **Créer une nouvelle jonction entre le RER E et le RER A**

La mise en œuvre de cette desserte, correspondant au prolongement de la branche de RER E (Eole) Le Plant Champigny, constituerait une amélioration particulièrement attractive de la couverture de transports en commun en créant une seconde interconnexion avec le RER A et en permettant une circulation radiale sans transit sur Paris.

□ **Réaliser un tronçon routier entre la RN4 (au nord du Fort de Champigny) et l'A4 au niveau de Villiers-sur-Marne**

Cet aménagement n'est envisageable que dans la mesure où les problèmes d'embouteillages de l'A4 ont été résolus afin de ne pas créer une source d'engorgement supplémentaire. Ce tronçon pourrait être réalisé sous la forme d'un boulevard urbain qui permettrait le désenclavement des zones d'activités de Champigny et de Chennevières.

Ce tronçon pourrait être l'occasion de créer une infrastructure pour faciliter le passage d'un transport en commun.