



# Le secteur Pompadour : Réflexion sur les potentialités de développement urbain autour du futur pôle multimodal

Etude dans le cadre de la convention cadre 2010/2011 CG 94/APUR

Document de synthèse

17 bd Morland- 75 004 Paris  
tél : + 33 (0)1 42 76 22 58 - fax : + 33 (0)1 42 76 24 05  
<http://www.apur.org>

Directeur de la publication : Francis Rol-Tanguy

Directrice de la rédaction : Dominique Alba

Étude réalisée par : Mehand Meziani, Cécile Diguët, Olivier Richard

Sous la direction de : Dominique Alba

Cartographie : Julien Gicquel, Laurent Planchot, Christine Delahaye, Bernadette Eychenne, Maria Dragoni

Recherche documentaire : Maud Charasson, Muriel Rouzé, Sérida Zaïd

Maquette : Apur

Photos et dessins : Apur sauf mention contraire

[www.apur.org](http://www.apur.org)

Dans le cadre de la convention cadre 2010-2011 entre le CG 94 et l'APUR, l'APUR a été chargé d'engager une réflexion prospective pour évaluer les impacts de la création du pôle intermodal Pompadour sur son environnement urbain.

Cette réflexion s'inscrit dans une démarche partenariale engagée par le CG 94 avec les collectivités concernées (Créteil, Choisy-le-Roi, Alfortville, Villeneuve-Saint-Georges, Valenton),

- Une étude est menée en 2010 pour élaborer un diagnostic prospectif dont les premiers éléments ont été présentés par l'APUR le 20 janvier 2011,
- Elle s'est poursuivie en 2011 à travers la mise en place par le CG 94 de deux ateliers thématiques de travail :
  - Accessibilité et déplacements
  - Développement urbain.

Ces ateliers regroupés le CG 94, les différentes collectivités concernées par ce territoire, et l'APUR. Leur préparation et leur animation étaient assurés par l'APUR.

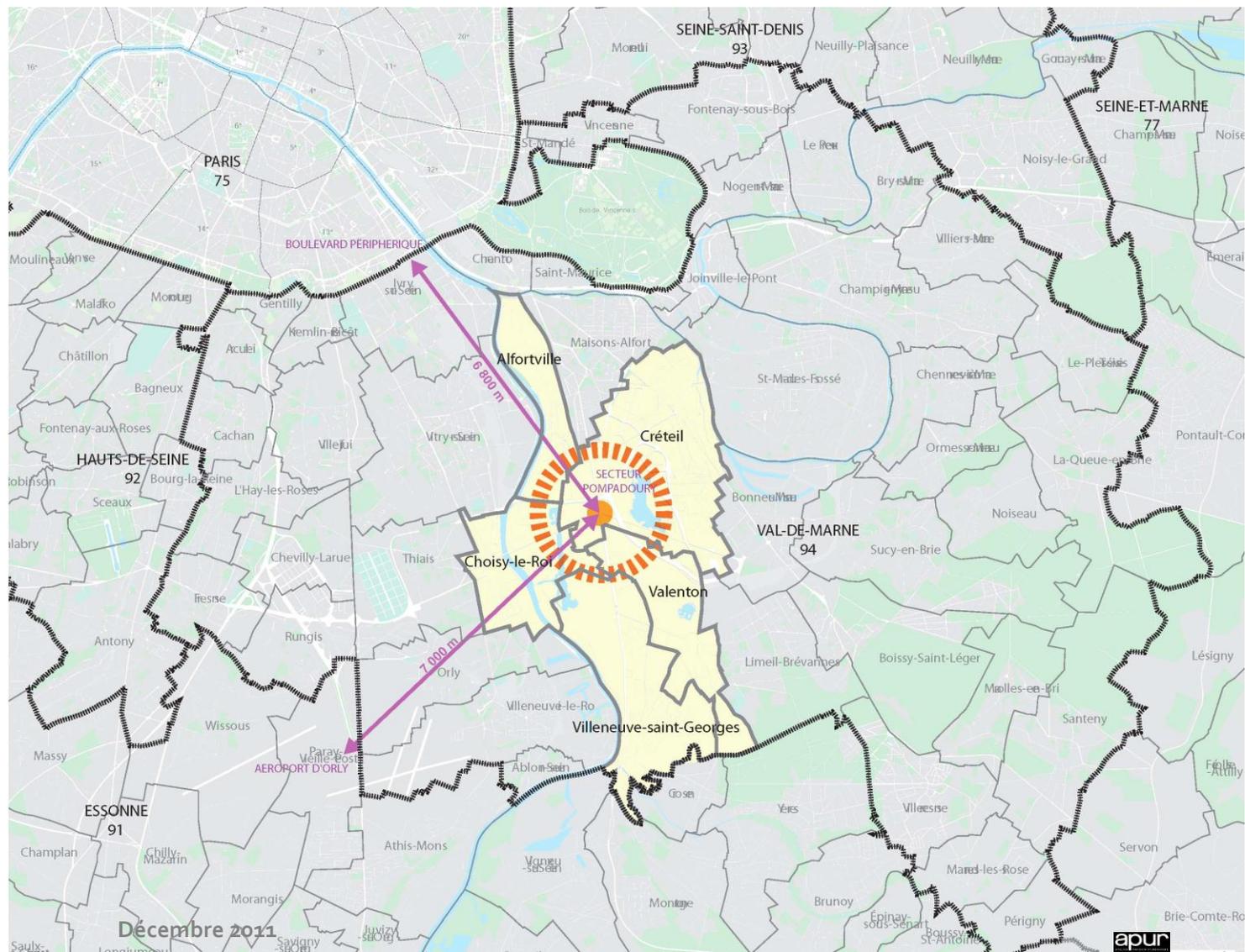
Les étapes poursuivies en 2011 sont :

- Premier atelier de travail et de visite de terrain avec les représentants du Conseil Général et des cinq collectivités : 24 mars 2011
- Rencontre avec le STIF et les services de l'état (Direction des Routes)
- Deuxième atelier de travail : 5 juillet 2011
- Rencontre au terme de ces étapes pour faire le point sur la démarche et ébaucher les hypothèses de sa poursuite : 13 décembre 2011

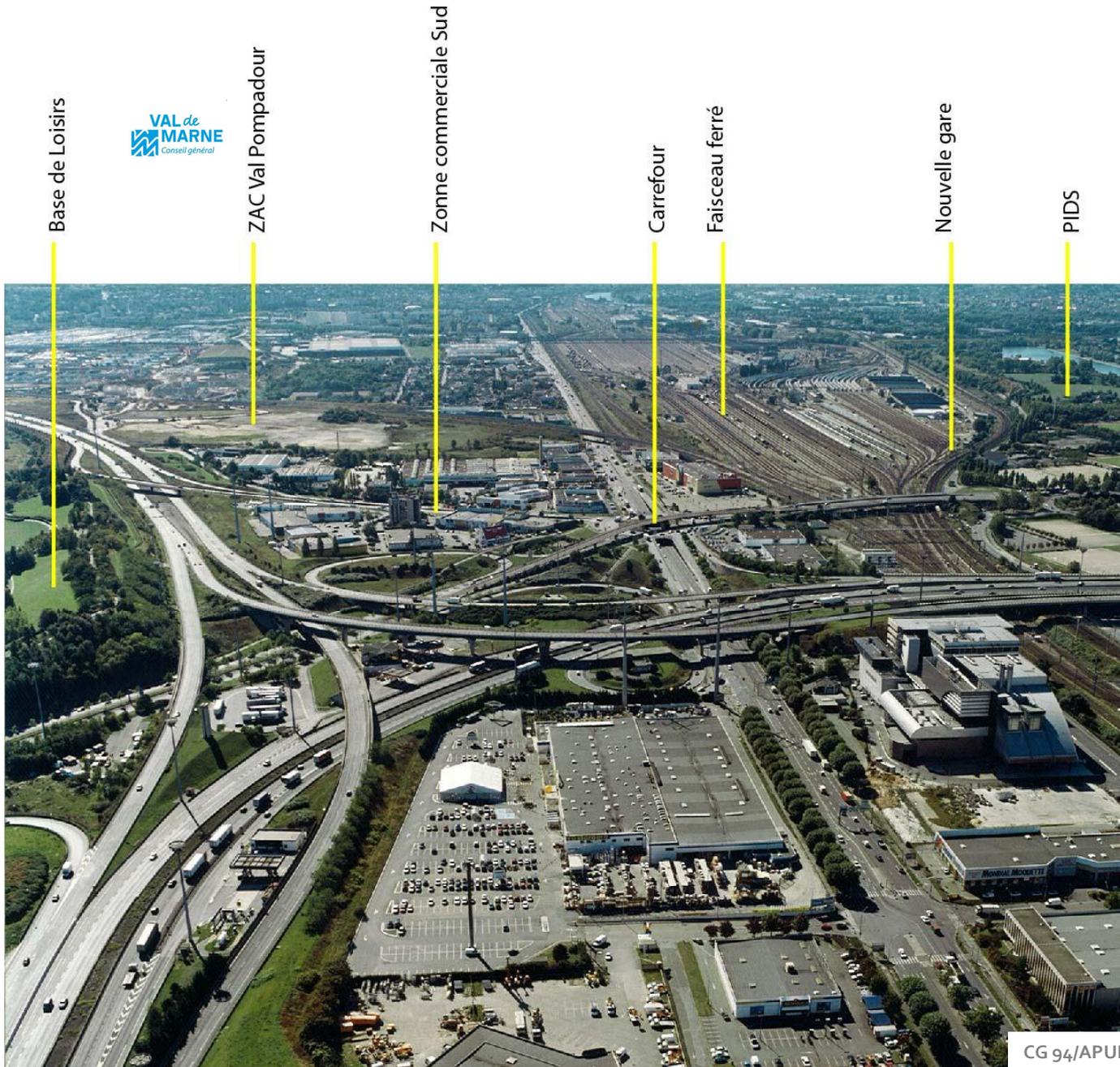
Le présent document constitue la synthèse des réflexions engagées, Il illustre les enjeux relatifs aux deux thématiques et les préconisations d'actions à court, moyen et long terme,

# Le secteur Pompadour : situation

Le secteur Pompadour occupe une position centrale au cœur du département, à la croisée de cinq villes (Alfortville, Créteil, Valenton, Villeneuve Saint Georges, Choisy le Roi). Il est situé à environ 7 km à vol d'oiseau du pôle d'Orly et du boulevard périphérique parisien,



# Le secteur Pompadour : le site



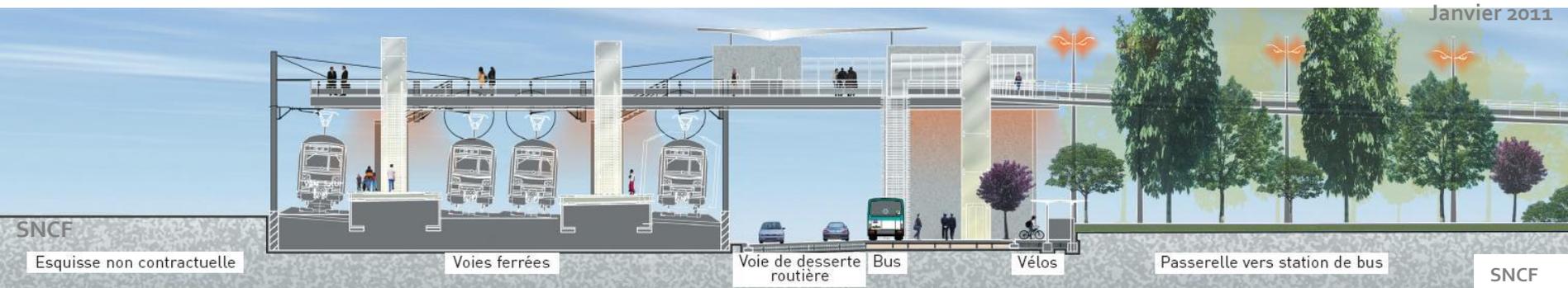
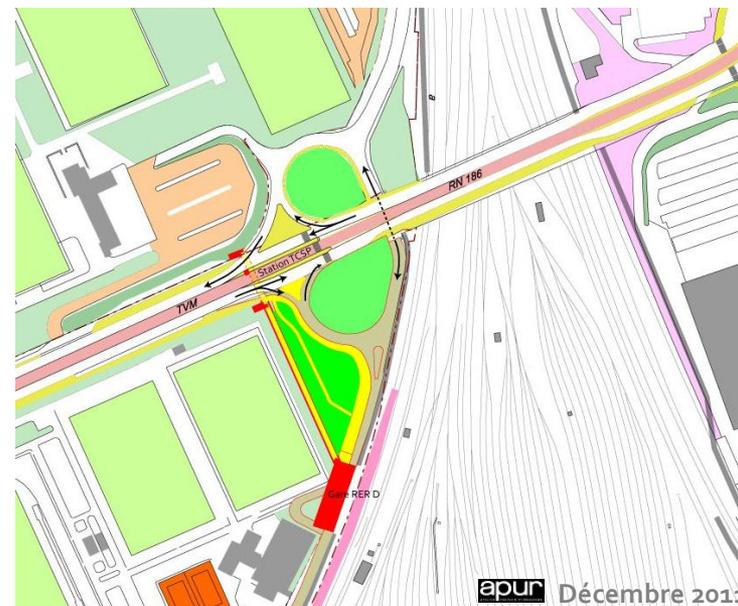
Le secteur Pompadour est inscrit dans un territoire qui garde encore les traces de son passé lointain :

- Un site en marge des plans d'extension des villes à l'exception de Choisy-le-Roi (quartier des gondoles)
- Un éloignement des centres urbains et économiques majeurs,
- une prégnance des infrastructures routières consommatrices d'espace,
- un environnement urbain diffus et ouvert avec la présence de grandes enclaves faisant et rupture
- De grandes entités paysagères peu visibles et non connectées

# Le projet de la nouvelle gare RER D

## Un pôle d'échange à environ 15 mn du cœur du réseau RER de Chatelet

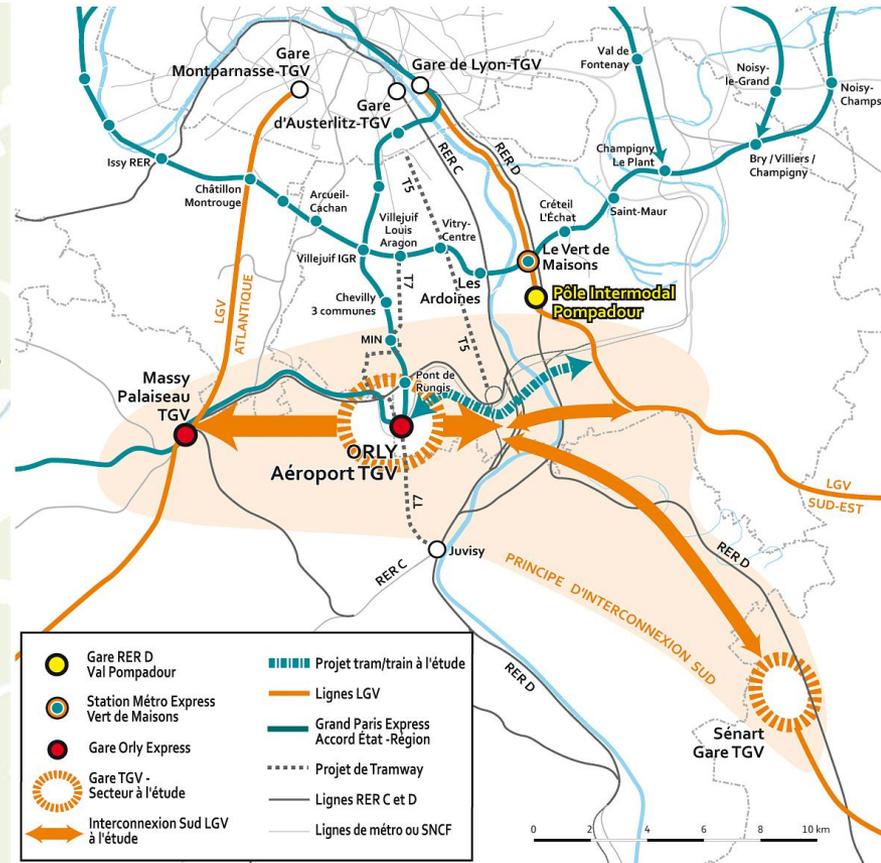
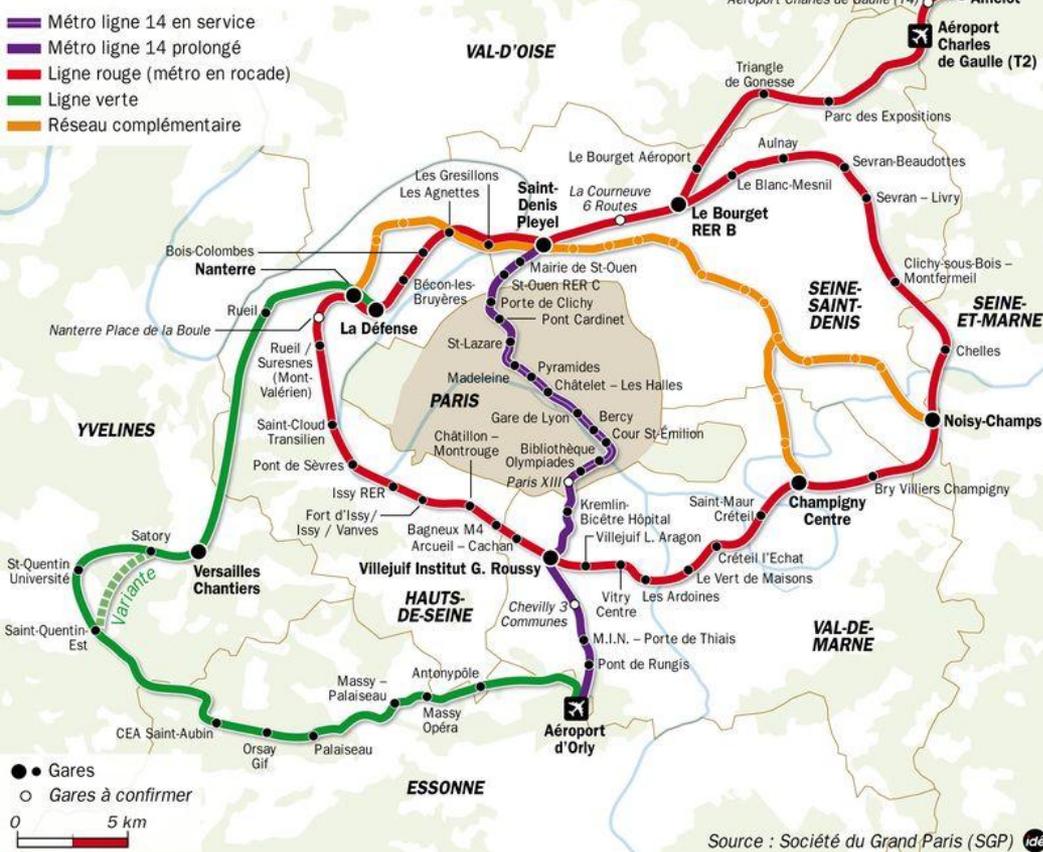
- Création d'une nouvelle gare RER D (remplacement de Villeneuve-Prairie)
- Création un point de maillage entre la lignes D du RER et les lignes TVM-393 et TCSP Sucy-Bonneuil,
- **16 trains par sens** à l'heure de pointe du matin à l'horizon 2015
- **4 300 voyageurs à l'heure de pointe du matin**
- **30 000 voyageurs par jour** attendus
- Mise en service : **fin 2013**
- Coût estimatif : **37 M€**



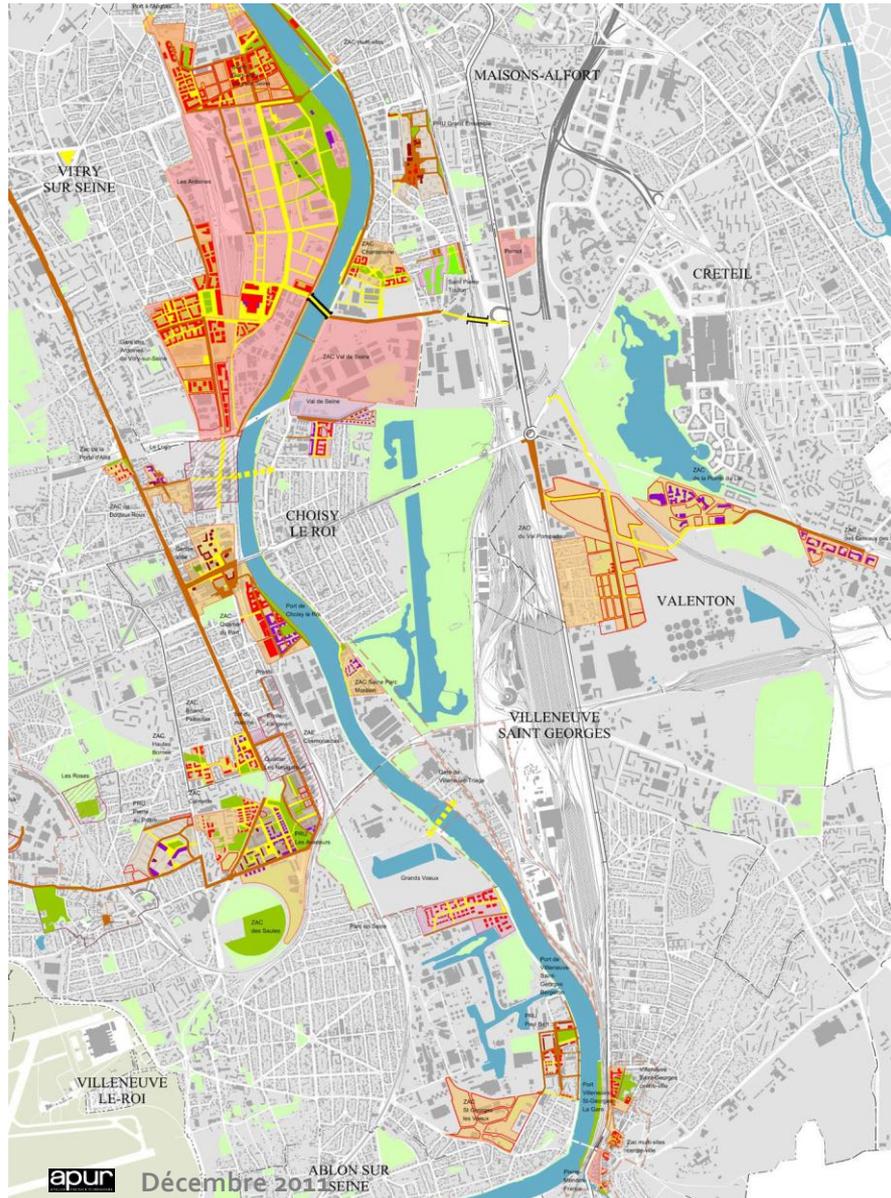
## Arc Express et le réseau du Grand Paris Express :

➤ Pompadour à une station de la rocade du Métro Grand Paris Express à Vert de Maison

### Le schéma du Grand Paris



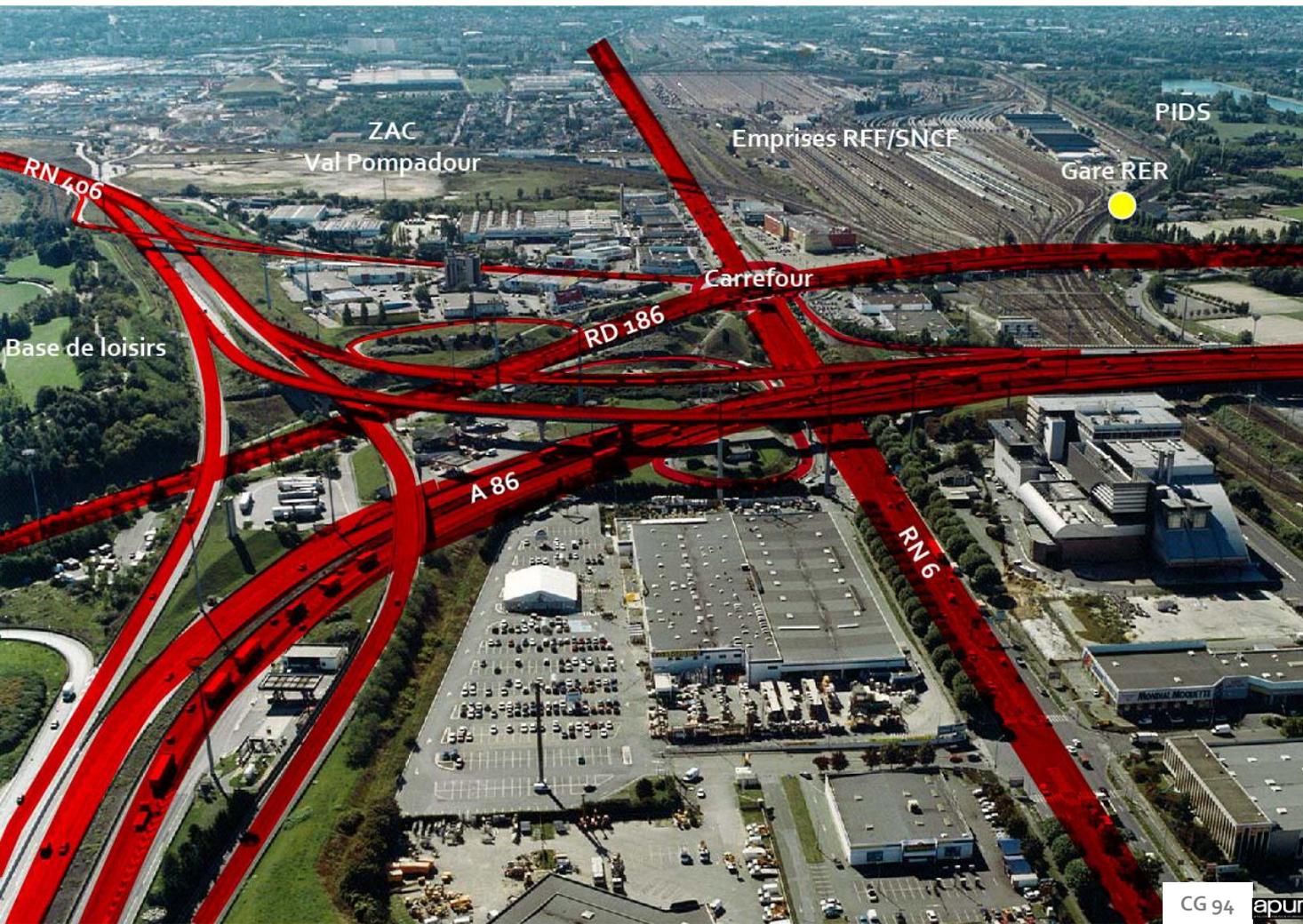
## Un territoire de mutations : Une dynamique de projets autour du carrefour Pompadour



### Opérations d'aménagement en cours et à l'étude

- Bâti en projet
- Bâti requalifié
- Bâti réalisé
- Ilot constructible
- ZAC en cours
- ZAC à l'étude
- Autre secteur de projet en cours
- Projet de renouvellement urbain (PRU)
- ▨ Périmètre d'étude engagé
- ▨ Périmètre de réflexion
- Espace vert en projet
- Requalification de l'espace public
- Création d'espace public
- ▬ Franchissement
- ◄► Liaison à l'étude

# Les spécificités du site



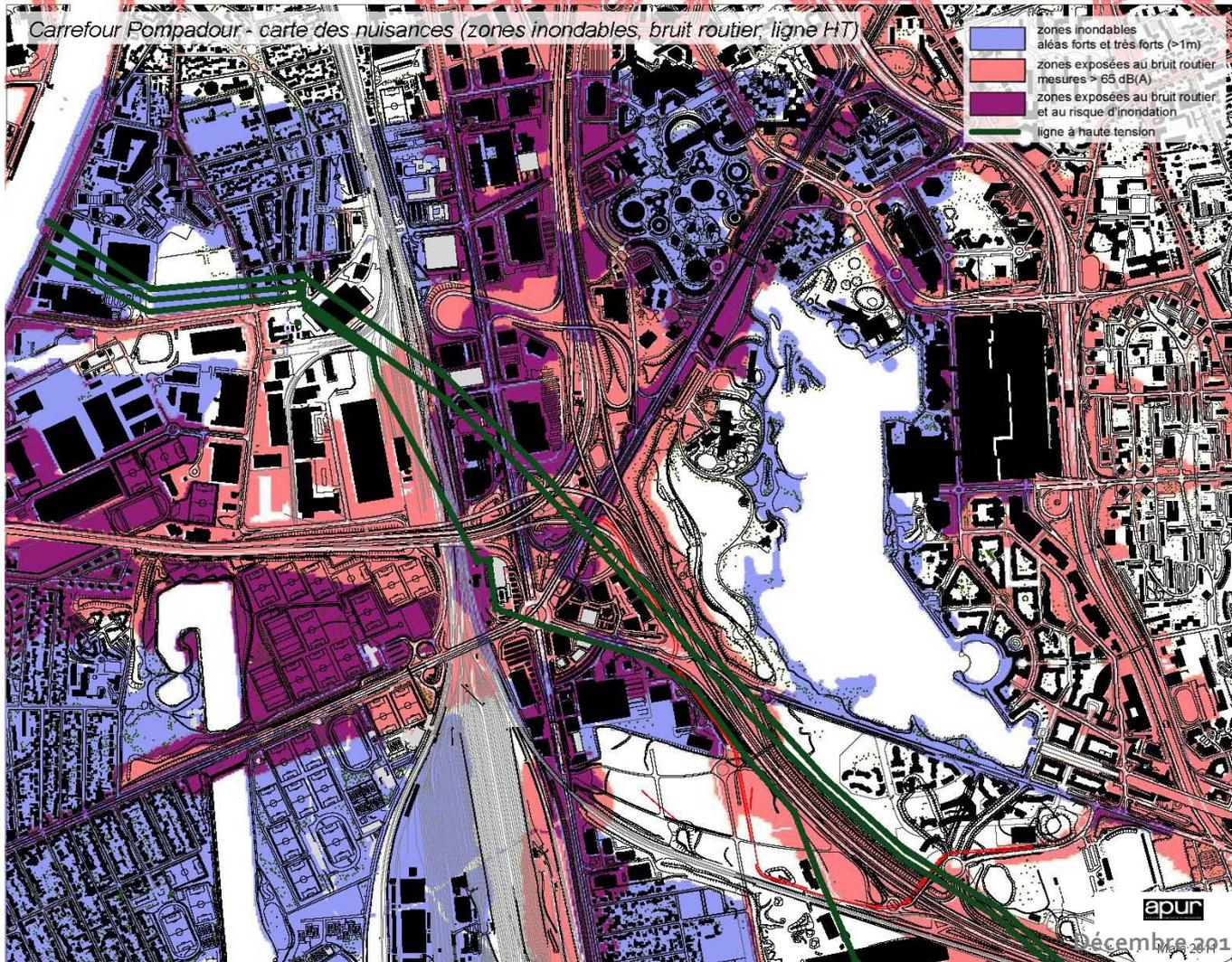
Un territoire qui offre un paysage d'entrée de ville, véritable « arrière cour » des villes qui l'entourent,

- Un site particulièrement marqué par les infrastructures lourdes
- Un environnement globalement favorable à l'automobile
- Un tissu urbain « d'entre-deux »
- Des espaces publics dilatés.
- de grandes emprises closes qui morcellent le territoire

L'arrivée de la nouvelle gare va engendrer de nouveaux flux, qui nécessitent :

- De traiter les espaces publics (piétons et vélos)
- De gérer le stationnement des voitures
- De réorganiser le rabattement des bus
- Et ensuite, d'engager la transformation du territoire par phase successives

# Les contraintes : la THT, le PPRI et le Bruit

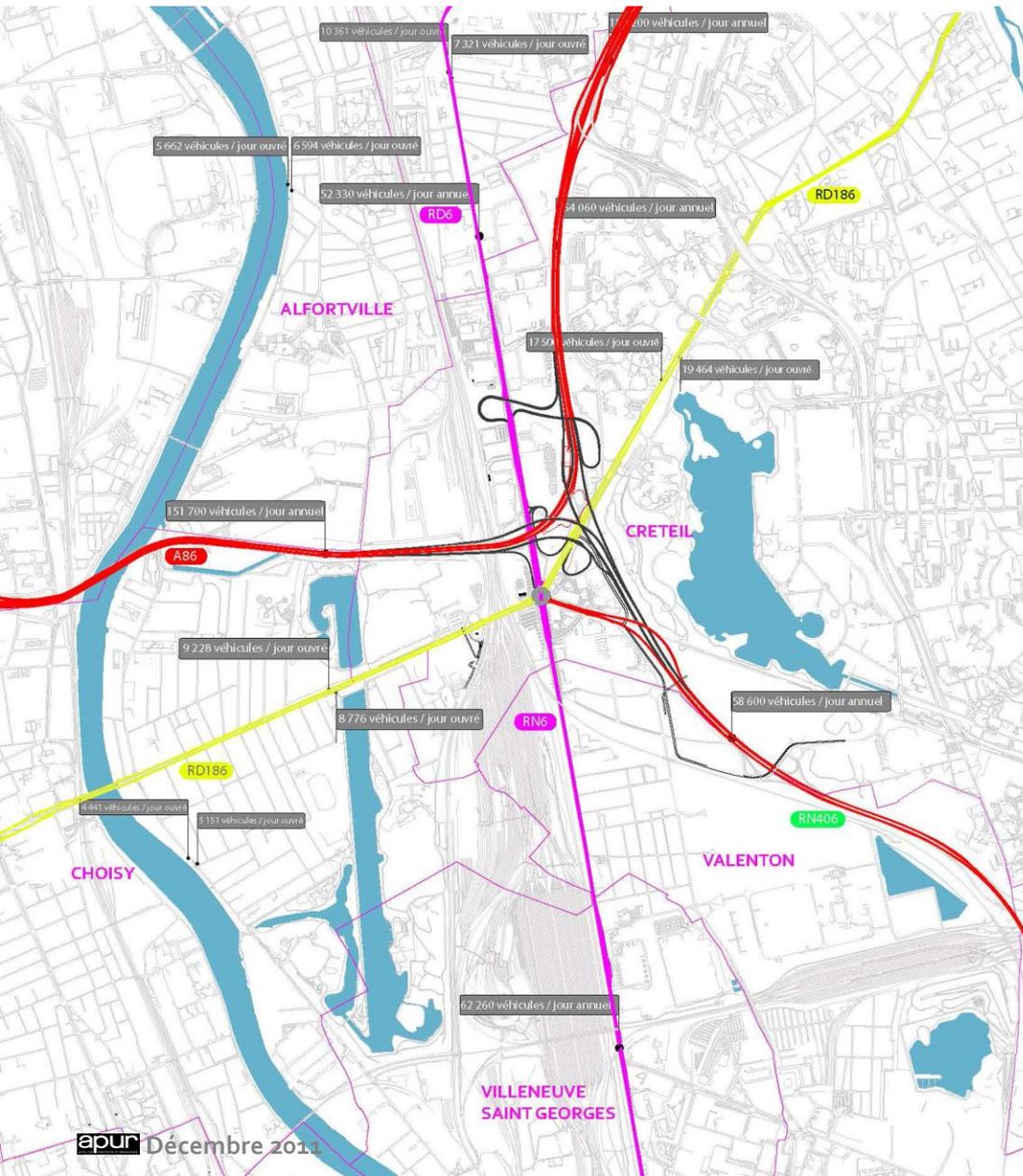


Enfin la superposition de ces deux nuisances que constituent le bruit et les risques d'inondations avec une troisième, la présence de lignes à haute tension, permettent de comprendre les difficultés que connaît aujourd'hui ce territoire pour se construire un avenir urbain.

Ces contraintes, si fortes et présentes soient-elles aujourd'hui, peuvent être atténuées :

- il existe des solutions pour se protéger du bruit,
- il est possible de construire en zone inondable moyennant le respect de certaines règles
- et enfin, les lignes à haute tension peuvent se rêver un jour enterrées.

## Un territoire particulièrement marqué par la massivité des infrastructures



### Superposition de deux réseaux :

- Un réseau local et intercommunal basé sur des tracés anciens
- un réseau métropolitain et national (A86, Rn406) greffé dans les années 1990.

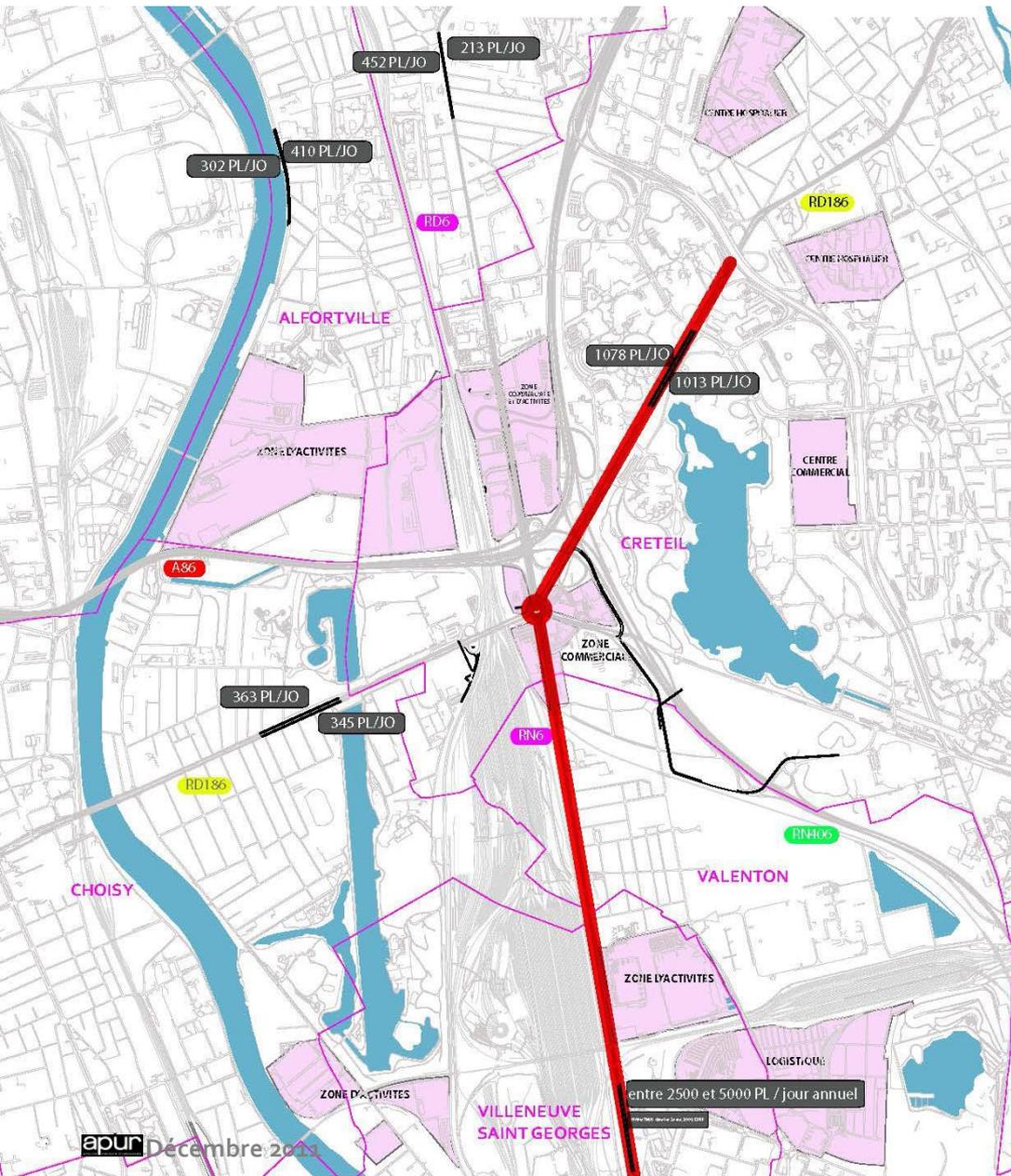
### Un trafic journalier important :

- A86 (+ de 150 000 v/j),
- N6 sud (+ de 62 000 v/j),
- RN 406 (58 000 v/j).

### Ce trafic engendre :

- des situations de saturation (sud de RN6 , le carrefour Pompadour)

## La concentrations d'activités engendre un trafic de poids lourds important



### La combinaison de plusieurs éléments :

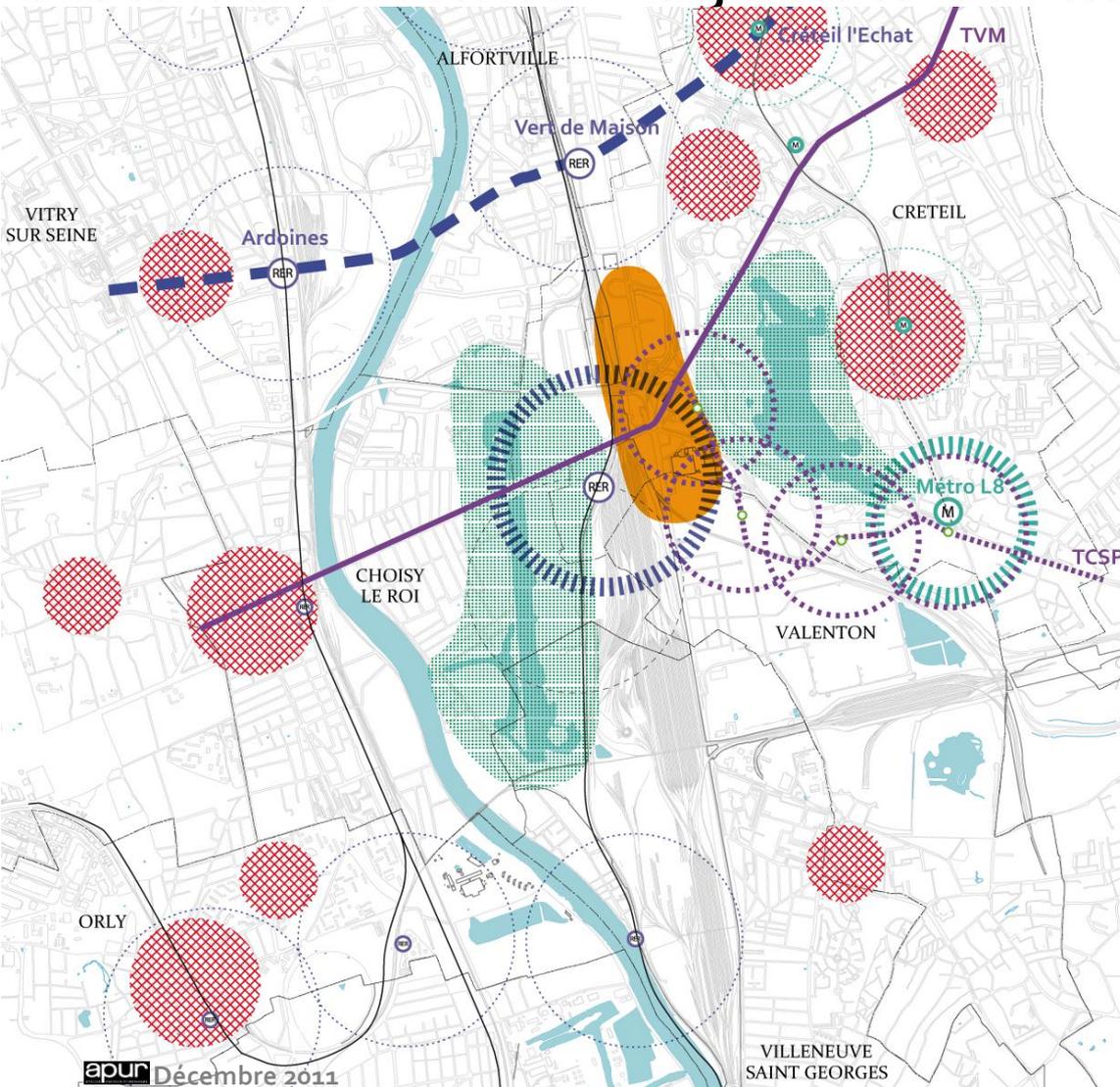
- Des infrastructures routières lourdes
- De nombreux générateurs de trafic (activités, fret, logistique, industries) dans le secteur

### Génèrent :

- Une présence importante de poids lourds sur tout le secteur et en particulier sur deux axes :

- RD 186 (Est) : environ 1000 PL /jour en moyenne,
- RN6 (Sud) : de 2 500 à 5 000 PL /jour

## Une centralité « décalée » malgré les contraintes



Un secteur aux franges des villes, entouré de de polarités urbaines traditionnelles (centralités quotidiennes) :

- Rythme de la vie urbaine

Malgré les contraintes, le secteur Pompadour est un territoire qui vit :

**Une centralité particulière : « décalée »**

- rythmes spécifiques contrastés,
- plus intenses le soir et le week-end, le mercredi, et le midi pour la zone de restauration;

Sans pour autant connaître une dynamique d'ensemble

apur

Decembre 2011

CENTRALITÉS

- polarités urbaines
- centralité détente/sport/loisirs
- centralité commerciale

SATATIONS TC

- Métro
- RER
- TCSP

DESSERTE

- nouvelle desserte gare RER (700 m)
- nouvelle desserte TCSP-Métro (500 m)

## 1- **Accessibilité et déplacements**

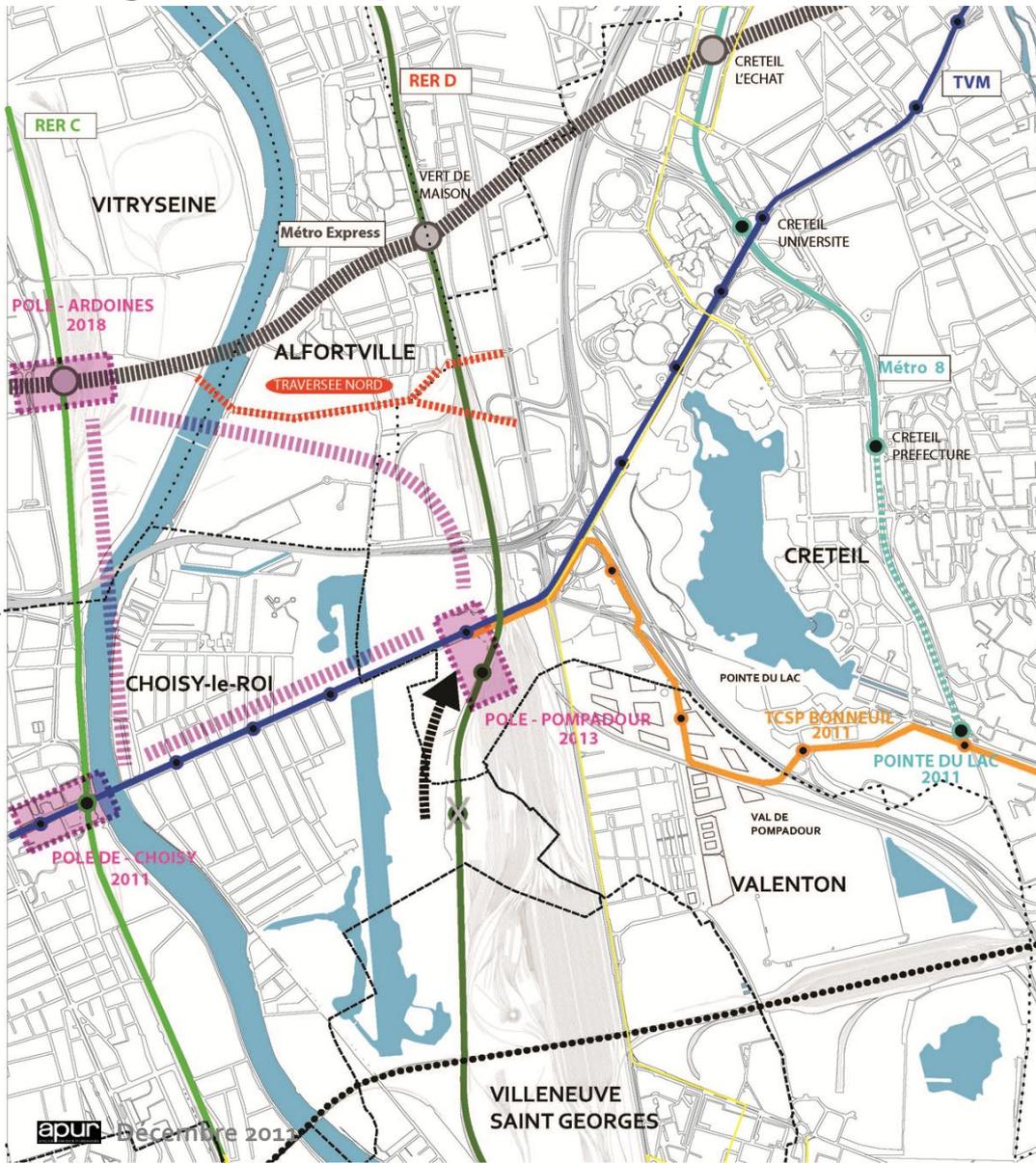
- **Les enjeux** : quelle accessibilité pour le pôle intermodal et le territoire Pompadour ?

## 2- **Développement urbain**

- **Les enjeux** : quels types de développement urbain ?  
(formes urbaines, territoires, programmes )

# THEME 1 : Accessibilité et déplacements

La desserte : un nouveau pôle intermodal, jalon essentiel dans la progression du maillage TC du département (fonctionnement en tri-pôle avec la traversée nord)



## Desserte aujourd'hui :

- une ligne de BHNS (ligne TVM, une ligne de bus du réseau RATP (393)
- 2 lignes du réseau STRAV (les lignes B et O).
- L'actuelle gare RER D de Villeneuve-Prairie à 1 km de l'arrêt TVM Pompadour (déconnectée du territoire)

## Dès 2011 :

- Une seconde ligne de BHNS (la ligne Thiais-Sucy-Bonneuil (le secteur Pompadour au cœur d'un système de bus performant à trois branches)
- Le prolongement de la ligne 8 du métro à la station Pointe du Lac.

## En 2013 :

- déplacement de la gare Villeneuve-Prairie par création de la nouvelle gare Pompadour
- constitution d'un véritable pôle multimodal desservi par 2 lignes de BHNS et la ligne de RER D.
- A titre de comparaison, cette nouvelle gare devrait être située à environ 15 minutes du cœur du réseau RER de Châtelet, soit un gain de temps de près d'une demi-heure par rapport à la situation actuelle.

## à l'horizon 2018 :

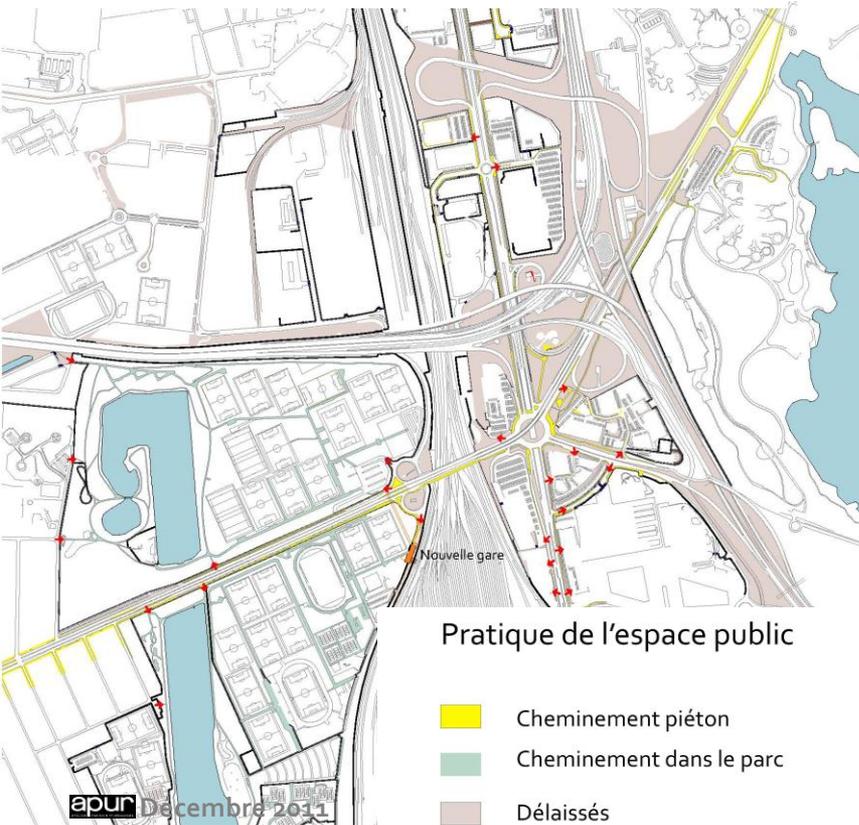
- le secteur Pompadour ne sera qu'à une station de RER de la plus proche gare du futur réseau du Grand Paris Express à Vert de Maison.

# THEME 1 : Accessibilité et déplacements

## Les espaces publics et le stationnement

➤ Enjeu : ouverture du pôle à l'est (attractivité et ancrage dans le territoire)

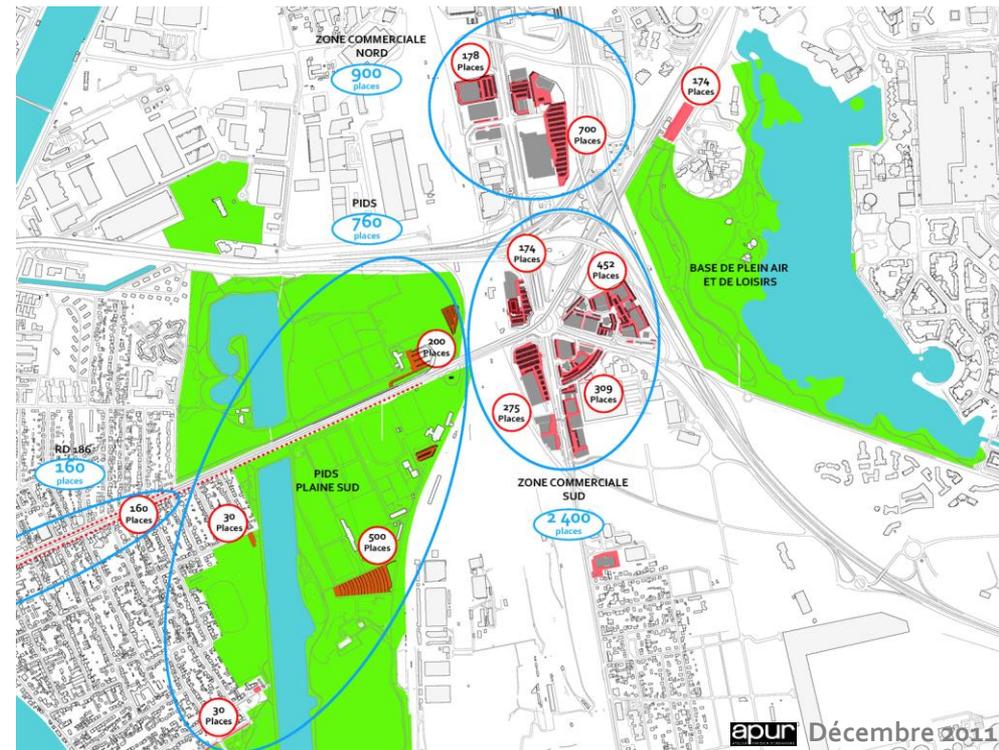
Des itinéraires piétons discontinus et peu confortables



Pratique de l'espace public

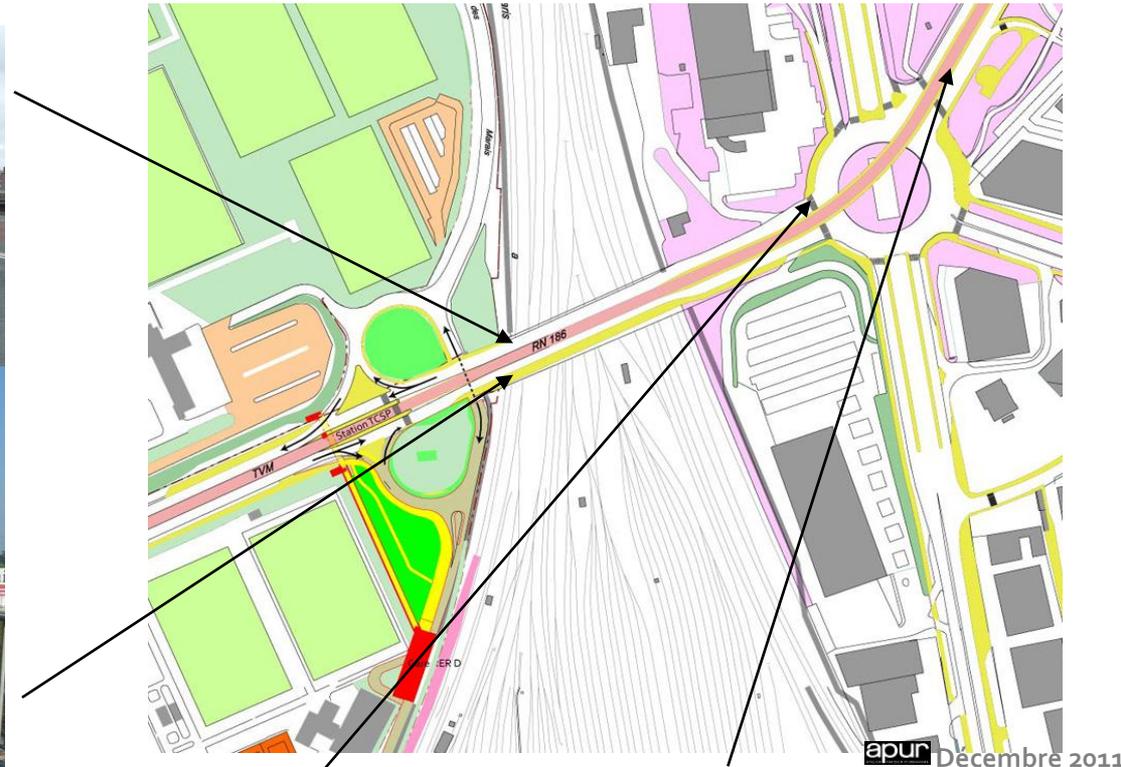
-  Cheminement piéton
-  Cheminement dans le parc
-  Délaissés
-  Nouvelle gare
-  Clôtures
-  Accès

Les aires de stationnement : un révélateur de la place importante de la voiture dans le secteur



# THEME 1 : Accessibilité et déplacements

Une accessibilité au pôle limitée et contrainte pour les modes doux



Décembre 2011



# THEME 1 : Accessibilité et déplacements

## Une coexistence malaisée d'usagers piétons et automobilistes



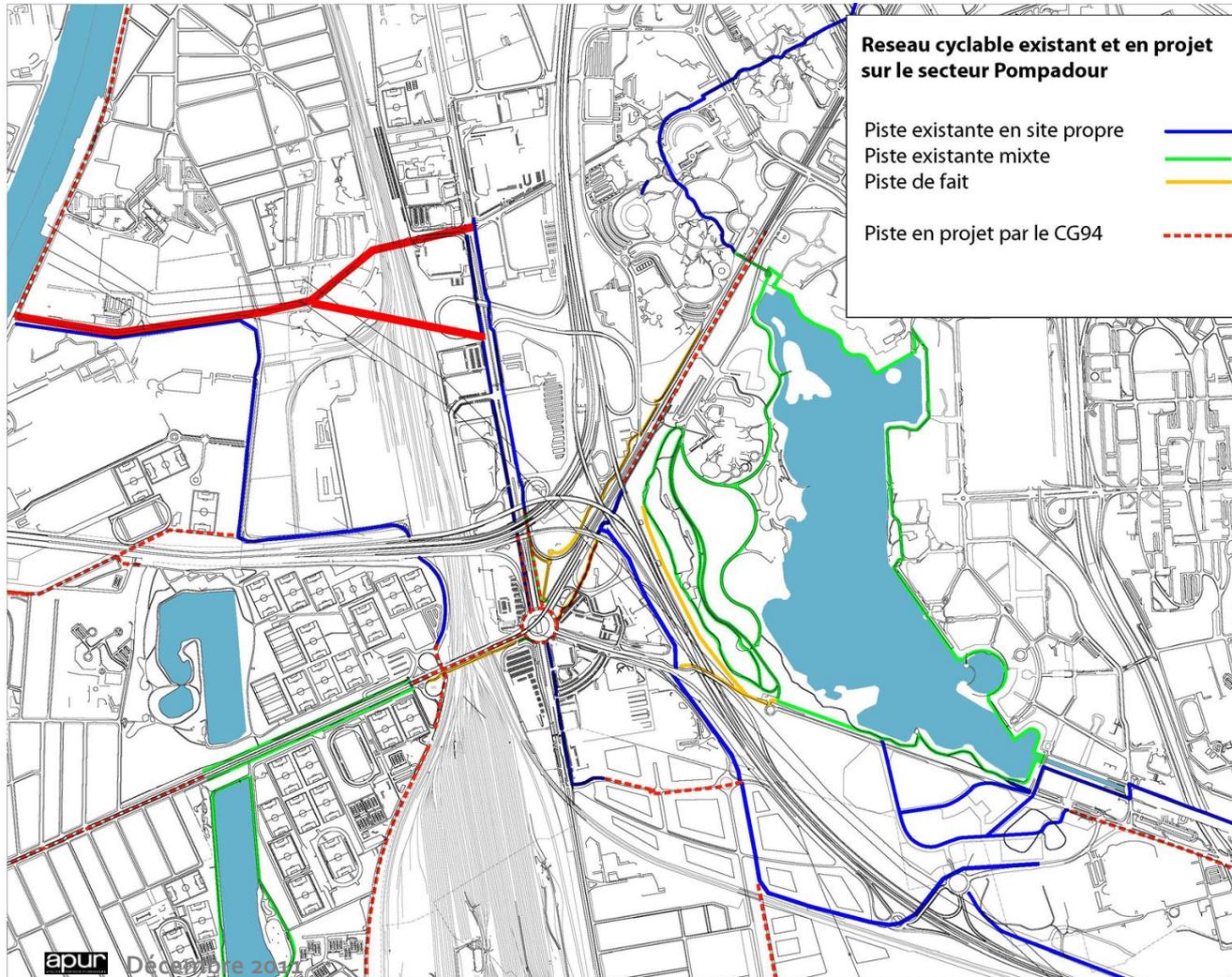
## Des conflits d'usage entre piétons et cyclistes



## Le réseau cyclable

➤ Enjeu : compléter le maillage cyclable hors PIDS et base de Loisirs

Des itinéraires discontinus, une pratique difficile sur les axes principaux



Le réseau cyclable autour de la gare Pompadour est aujourd'hui incomplet.

Si des tronçons existent déjà (en bleu), les continuités ne sont aujourd'hui pas assurées. En plus du manque de lisibilité du réseau, les aménagements de certains axes présentent des conflits d'usage entre les piétons et les cyclistes.

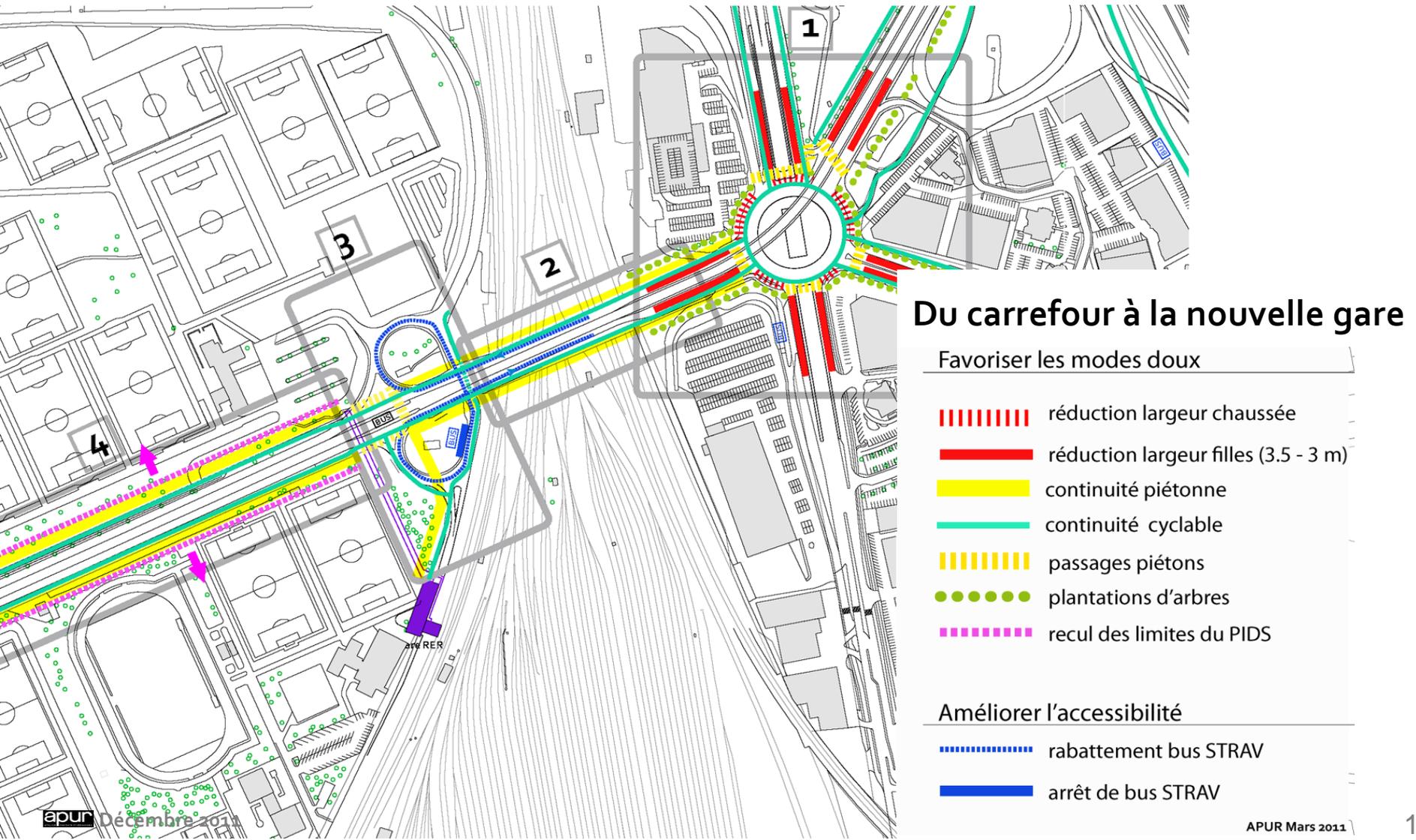
Toutefois, les projets portés par le CG 94 devraient compléter et améliorer très nettement ces continuités très cyclables.

Les tronçons faisant défaut aujourd'hui et qui pourraient être importants pour la desserte de la future gare sont :

- l'axe RD 186 vers Choisy
- la liaison vers le carrefour Pompadour et son franchissement vers Créteil et le réseau existant
- la liaison Nord-Sud par le chemin des bœufs vers Alfortville.

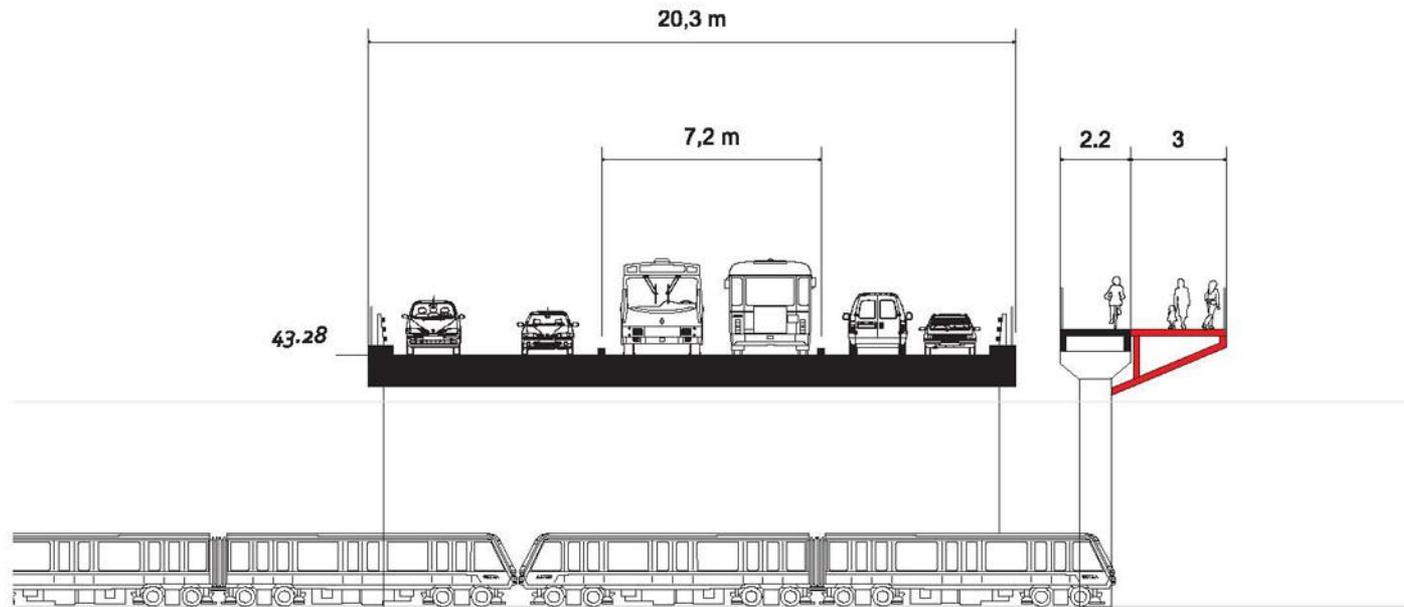
## Les préconisations d'aménagement à court terme :

- Engager un renversement qualitatif du territoire par phases successives



# THEME 1 : Accessibilité et déplacements

- Ouvrir le pôle vers l'est : élargissement de la passerelle au-dessus des voies ferrées



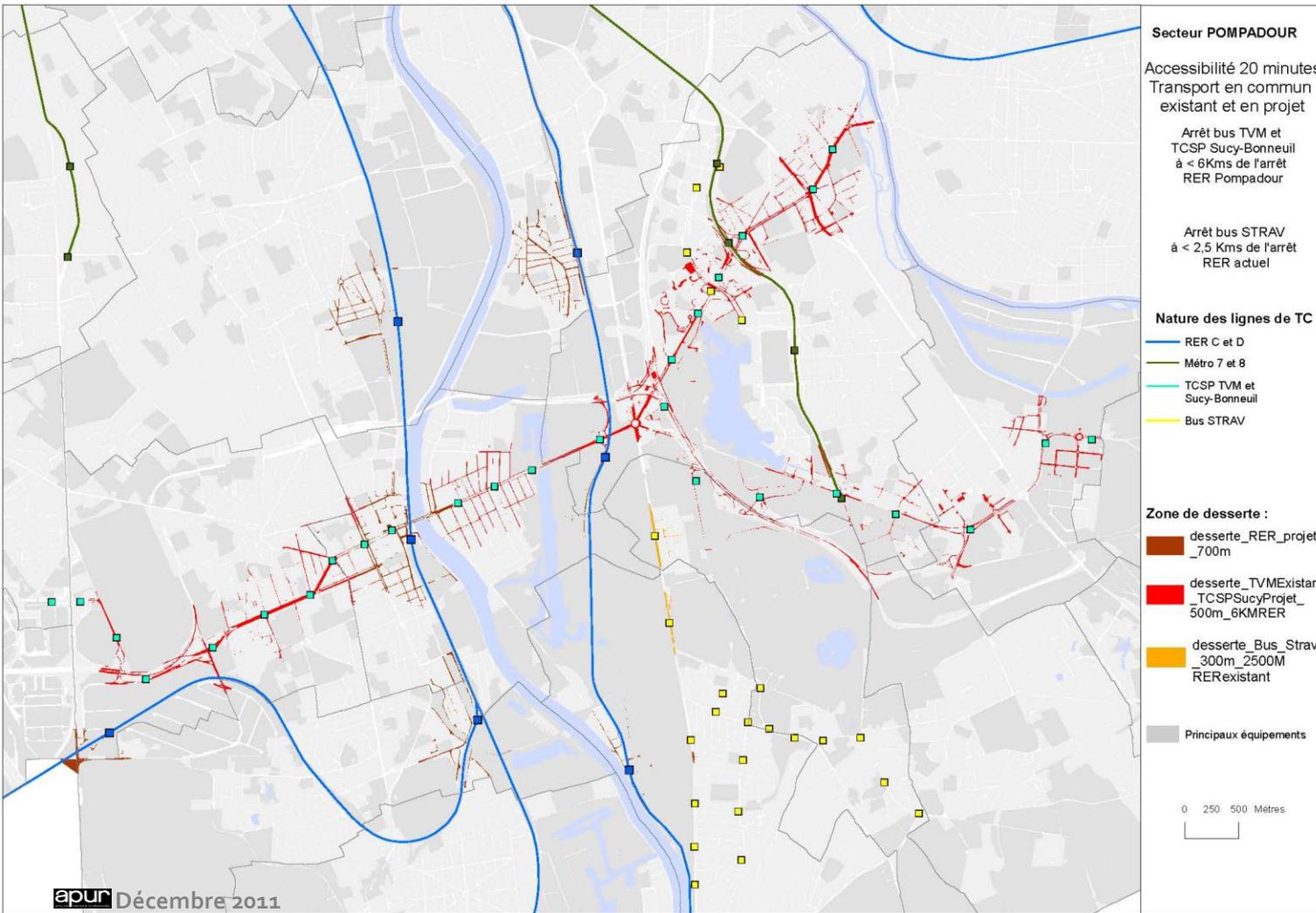
— apur Décembre 2011



# THEME 1 : Accessibilité et déplacements

Accessibilité de la nouvelle gare en 20' (dans le cadre de la trame viaire actuelle) :

➤ 51 000 habitants (2007) et 21 500 emplois (2004)



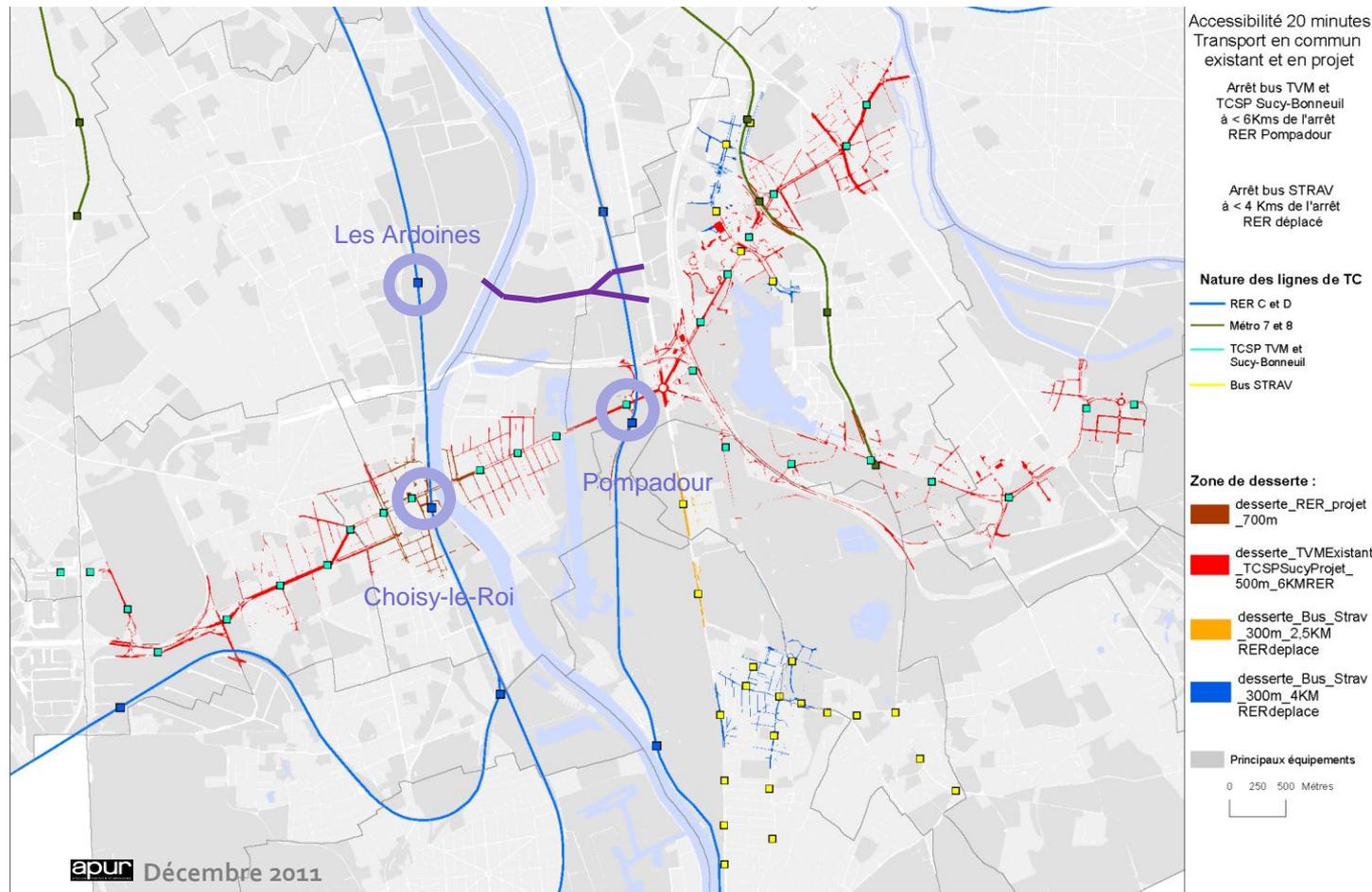
Le projet de pôle intermodal permet :

- Une desserte du secteur améliorée,
  - une attractivité plus importante pour les habitants et emplois du secteur Pompadour :
- 51 000 habitants  
- 21 500 emplois

# THEME 1 : Accessibilité et déplacements

## Accessibilité de la nouvelle gare en 20' avec rabattement des lignes de bus STRAV

- 58 000 habitants (2007) et 26 500 emplois (2004), soit un gain de 7 000 habitants et 5 000 emplois
- Possible rabattement grâce à la nouvelle traversée nord (mise en place d'un tri-pôle pour la traversée bus)



Au regard des mauvaises dessertes en transport en commun du nord de Villeneuve-Saint-Georges et de Valenton :

**Déplacement de l'arrêt des 2 lignes du réseau STRAV pour tester l'accessibilité de la gare en 20 minutes :**

- amélioration de la lisibilité de la correspondance des 2 lignes STRAV avec le RER D,
- ce déplacement permettrait d'épargner aux usagers du réseau STRAV une marche d'environ 400m (environ 6 minutes).
- Ce gain de temps permet ainsi d'élargir la couverture géographique des secteurs compris à moins de 20 minutes de la gare (filaire en bleu sur la carte) à la fois du côté de Valenton, et de Créteil.

Ainsi par rapport à la situation de base - environ 58 000 habitants et 26 500 emplois supplémentaires qui seraient desservis.

# THEME 1 : Accessibilité et déplacements

## Levier à moyen et long terme – Vers une restructuration des échangeurs

➤ Enjeu : renverser la logique routière vers une logique urbaine

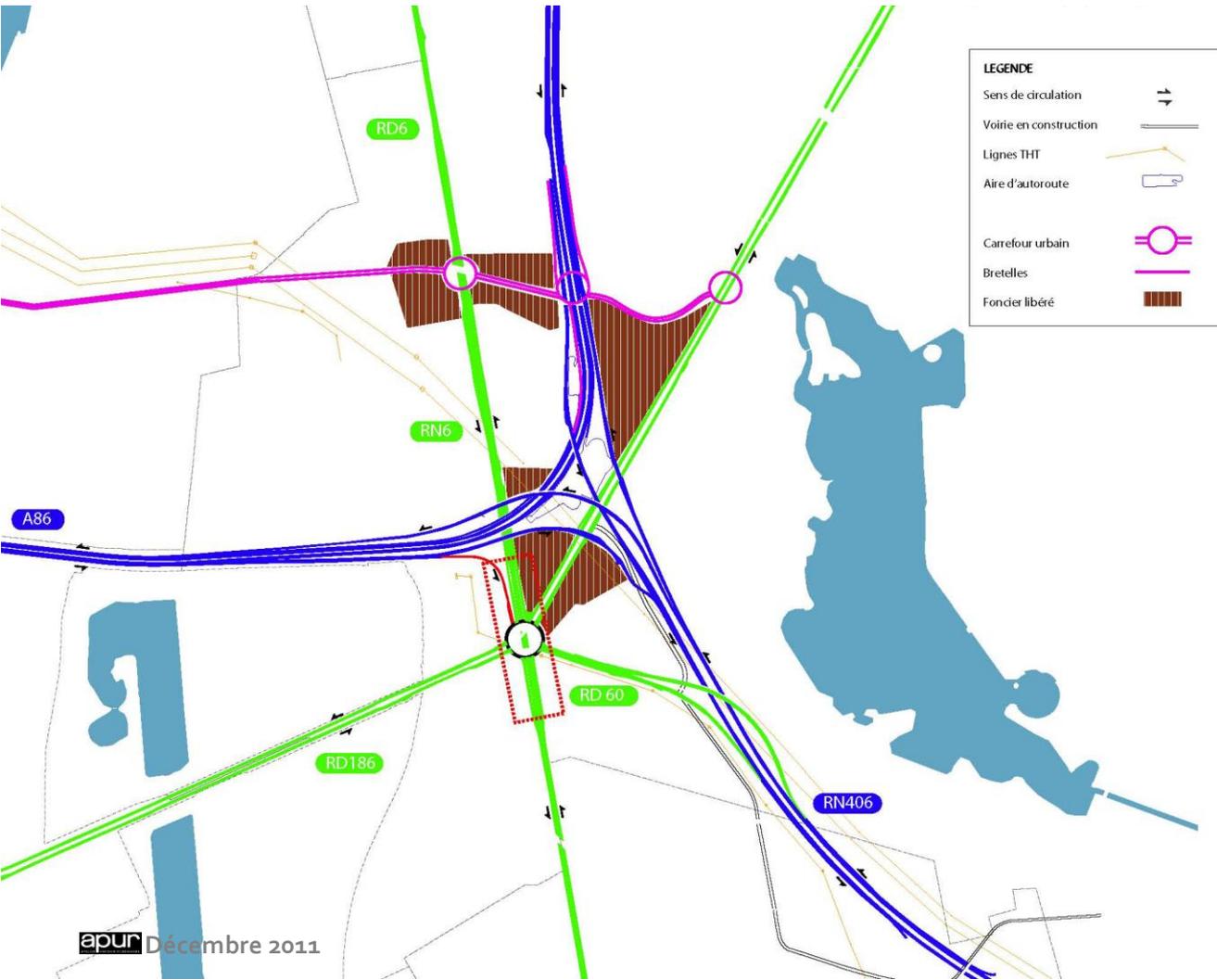


### La situation actuelle :

- Superposition de 2 systèmes d'échange enchevêtrés :
  - (A86-RN406)
  - Carrefour (RN6-RD186-RD60)
- Des entrées-sorties multiples et illisibles (11 bretelles)
- Des flux de transit mal orientés qui utilisent les voies locales
- Environ 20 ha de foncier immobilisé

# THEME 1 : Accessibilité et déplacements

- **Objectif : dissocier les 2 systèmes d'échange superposés (A86-et carrefour)**
- ➔ Maintien des échanges A86-RN406 dédiés au transit (intérêt stratégique pour le secteur)
- ➔ Suppression des échanges entre le carrefour (N6 et RD186) et l'A86 (desserte locale et fonctionnement plus urbain)
- ➔ Optimisation de la traversée nord (raccordement aux axes N6 , RD186 et A86)



## Les étapes :

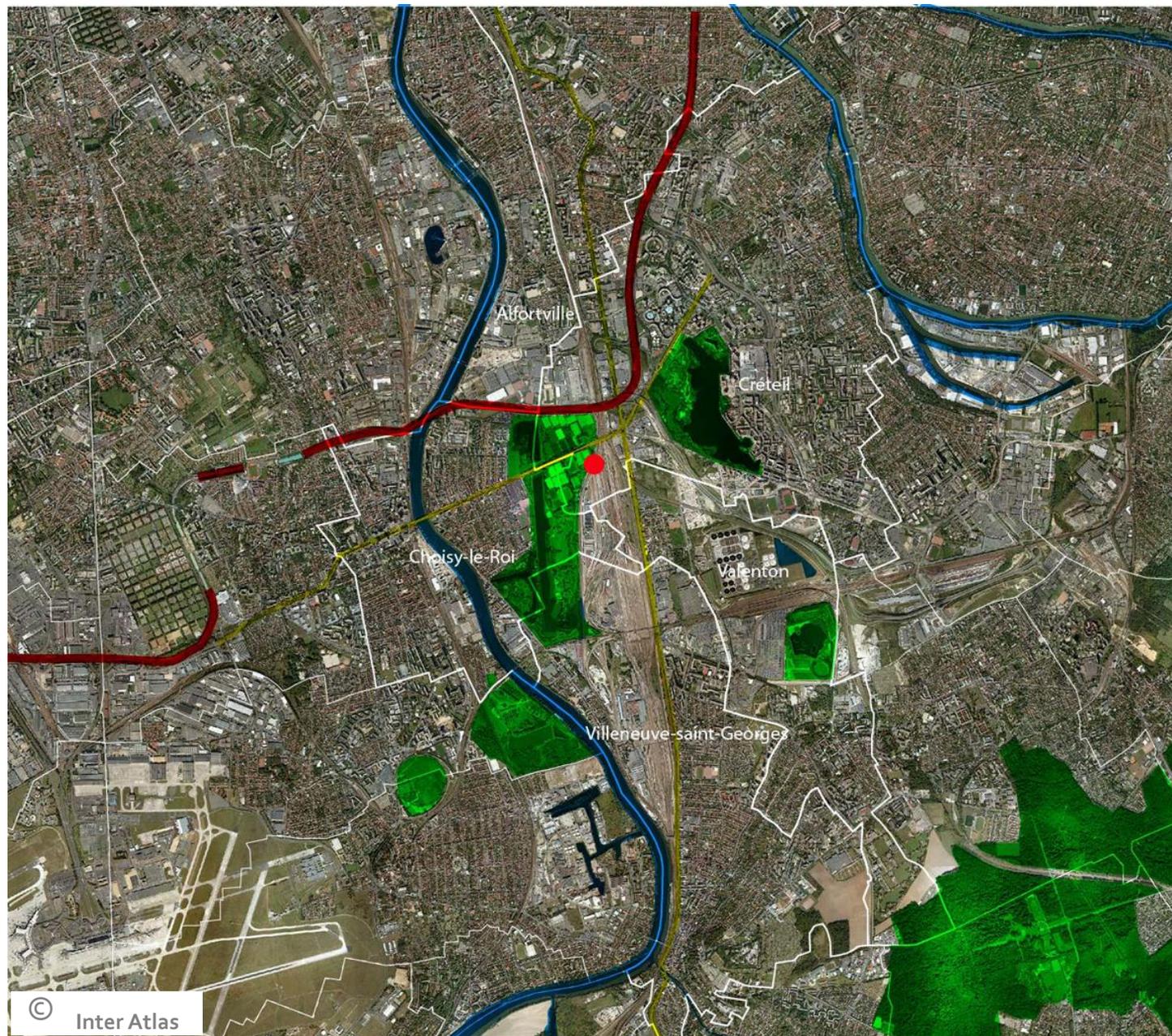
- Création d'un échangeur resserré au nord
- Création d'un rond point sur la N6
- Débouchée de la traversée nord sur la N6 et la A86
- Création d'un rond point sur la RD186
- Prolongement de la traversée nord sur la RD186
- Suppression des bretelles A86 et N6 et RD186

## Cela permet de :

- Mieux répartir et équilibrer le trafic de transit sur le carrefour
- Désenclaver le secteur (desserte est-ouest)
- Réinvestir le foncier libéré pour un développement urbain

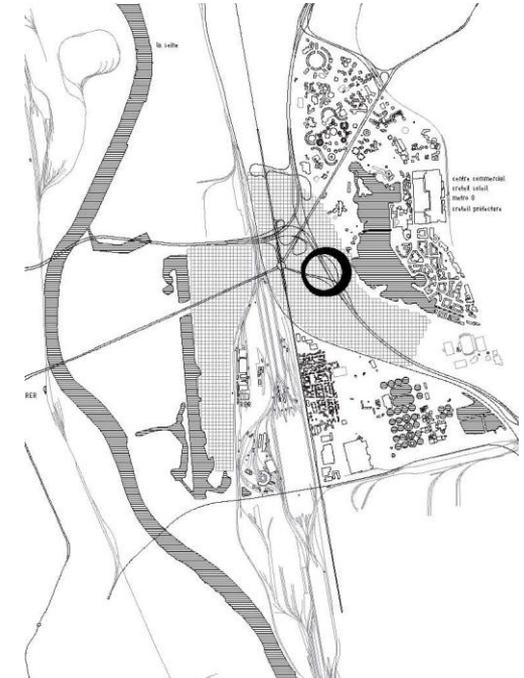
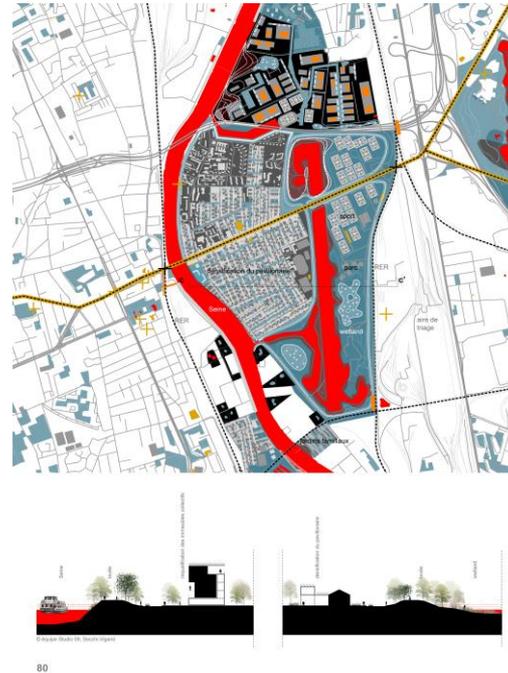
## 2- Développement urbain

- **Les enjeux** : quels types de développement urbain ?  
(formes urbaines, territoires, programmes )



# THEME 2 : Développement urbain

## Le Grand Paris : Pompadour, territoire de projet et haut lieux de la métropole



### Equipe AJN :

- Urbanisation des franges du Parc Interdépartemental des Sports de Choisy
- Extension du PIDS vers le nord

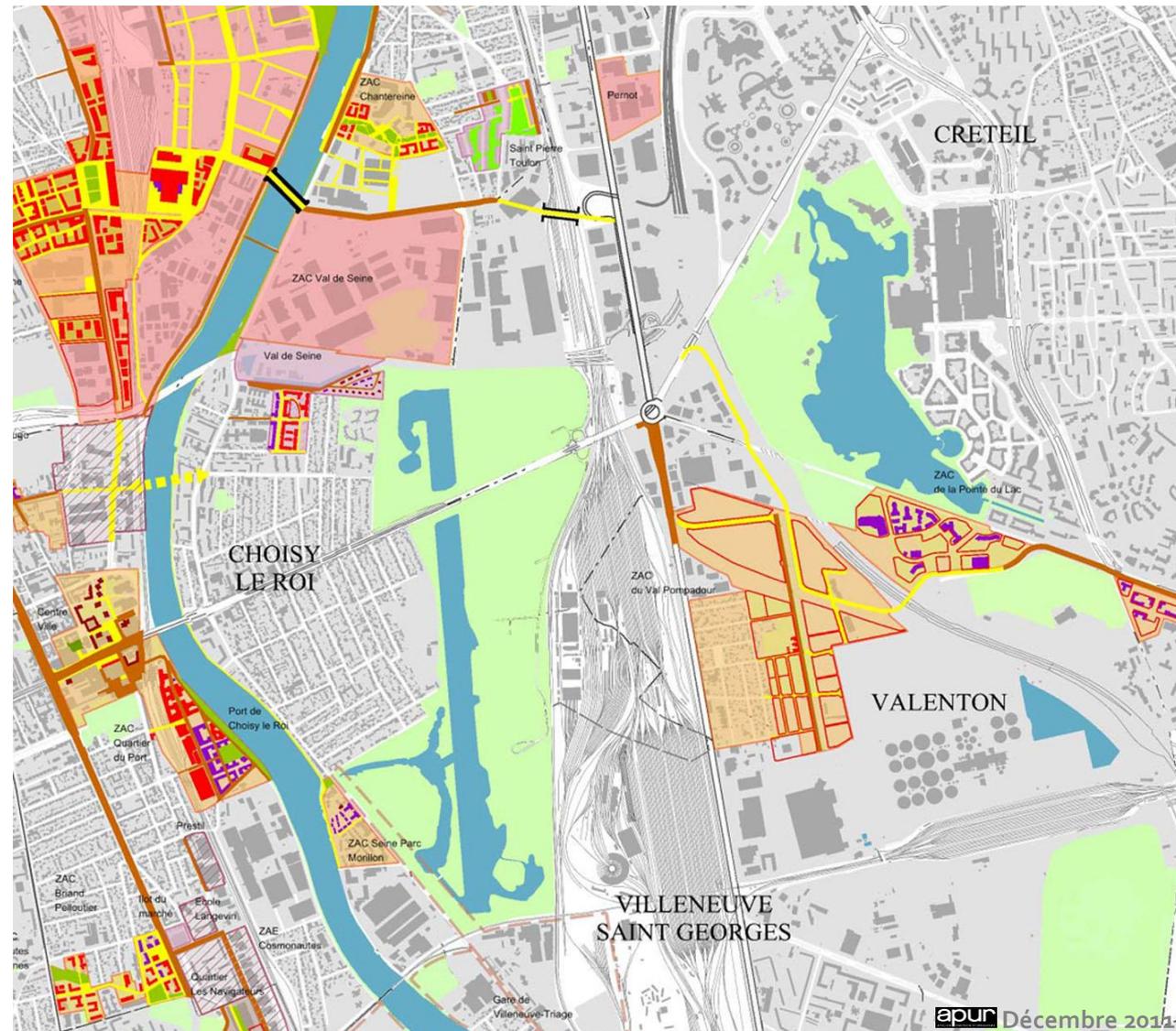
### Equipe STUDIO 9 :

- Amplification du site (rôle environnemental du Parc cet de la Seine)
- Intensification des franges de la RD 186

### Equipe AUC :

- Notion de: « Collecteur métropolitain »
- Densification qualitative du territoire (infrastructures, parc et base de loisirs)

## Une dynamique de projets autour du carrefour Pompadour



### Opérations d'aménagement en cours et à l'étude

- Bâti en projet
- Bâti requalifié
- Bâti réalisé
- Ilot constructible
- ZAC en cours
- ZAC à l'étude
- Autre secteur de projet en cours
- Projet de renouvellement urbain (PRU)
- Périmètre d'étude engagé
- Périmètre de réflexion
- Espace vert en projet
- Requalification de l'espace public
- Création d'espace public
- Franchissement
- Liaison à l'étude

### Projets autour du carrefour Pompadour

- ZAC Val Pompadour : 600 logements, 140 000 m<sup>2</sup> activités
- Opération Perno (à l'étude) : 600 logements
- ZAC Pointe du Lac (en cours d'achèvement)
- Secteur Charteraine (en cours d'aménagement)
- Alfortville Sud
- Les Ardoines

## Les documents de planification :

### Le SDRIF : Quels enjeux de la révision en cours ?



#### Schéma directeur de la région Île-de-France

"Projet adopté par délibération du Conseil régional le 25 septembre 2008"

#### Carte de destination générale des différentes parties du territoire

Cette carte, exprimant le champ d'application géographique des orientations, doit faire l'objet d'une application combinée avec le rapport auquel elle est étroitement subordonnée.

##### Vocation urbaine

espace urbanisé à optimiser	
secteur de densification préférentielle	
secteur d'urbanisation préférentielle	
secteur d'urbanisation conditionnelle	
pôles de centralités à conforter hors agglomération centrale	
front urbain d'intérêt régional	

##### Infrastructures de transport

###### Réseau routier :

existant	
tracé	
principe de liaison	
principe de liaison long terme (préservation de faisabilité)	
nouveau franchissement	

###### Transport collectif :

	Existant	Tracé	Principe de liaison
LGV			
liaison vers aéroport			
RER			
réseau ferroviaire voyageur			
Arc Express (fuseau d'étude)			
métro			
tram - train et train léger			
transport collectif en site propre sur voirie			

0 1 5 km  
N Source : IAU IdF © IAU IdF 2008

##### Vocation naturelle

espace agricole	
espace boisé ou naturel	
espace de loisirs	
espace vert à créer ou espace naturel à ouvrir au public	
continuité écologique ou coupure d'urbanisation à maintenir	
continuité agricole ou liaison verte à créer ou à renforcer	

##### Fleuve et espaces en eau

--

##### Aéroport - aérodrome

--

Limite de commune

--



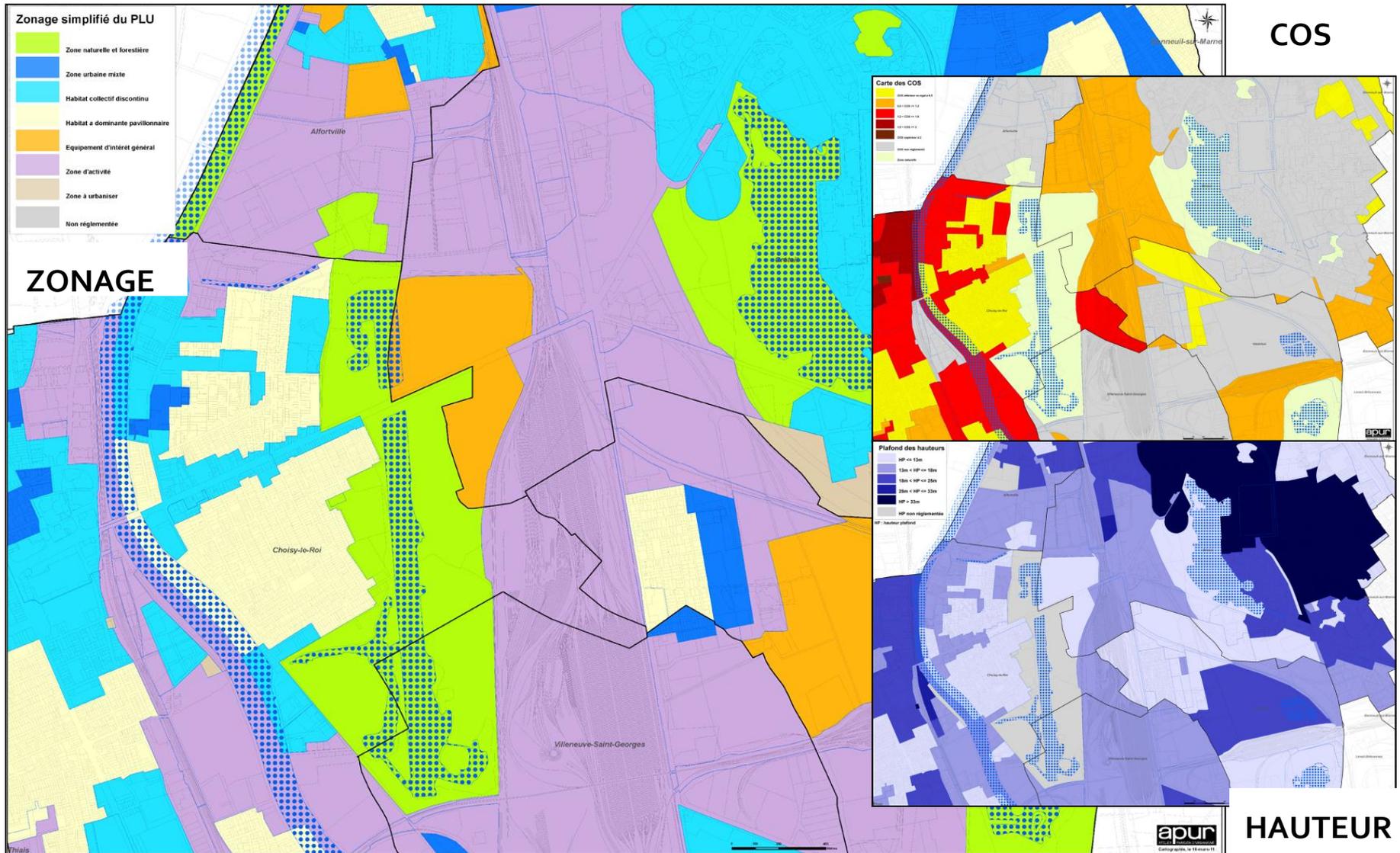
îledeFrance

### Les principales préconisations du SDRIF pour ce territoire sont :

- Une densification préférentielle autour du carrefour
- 2 franchissements de la seine et du faisceau ferroviaire au nord et au sud du PIDS
- 2 liaisons vertes à créer :
  - entre le PIDS et la Base de Loisirs
  - depuis la forêt Notre Dame vers la Base de loisirs

## Les PLU à organiser comme des leviers de développement :

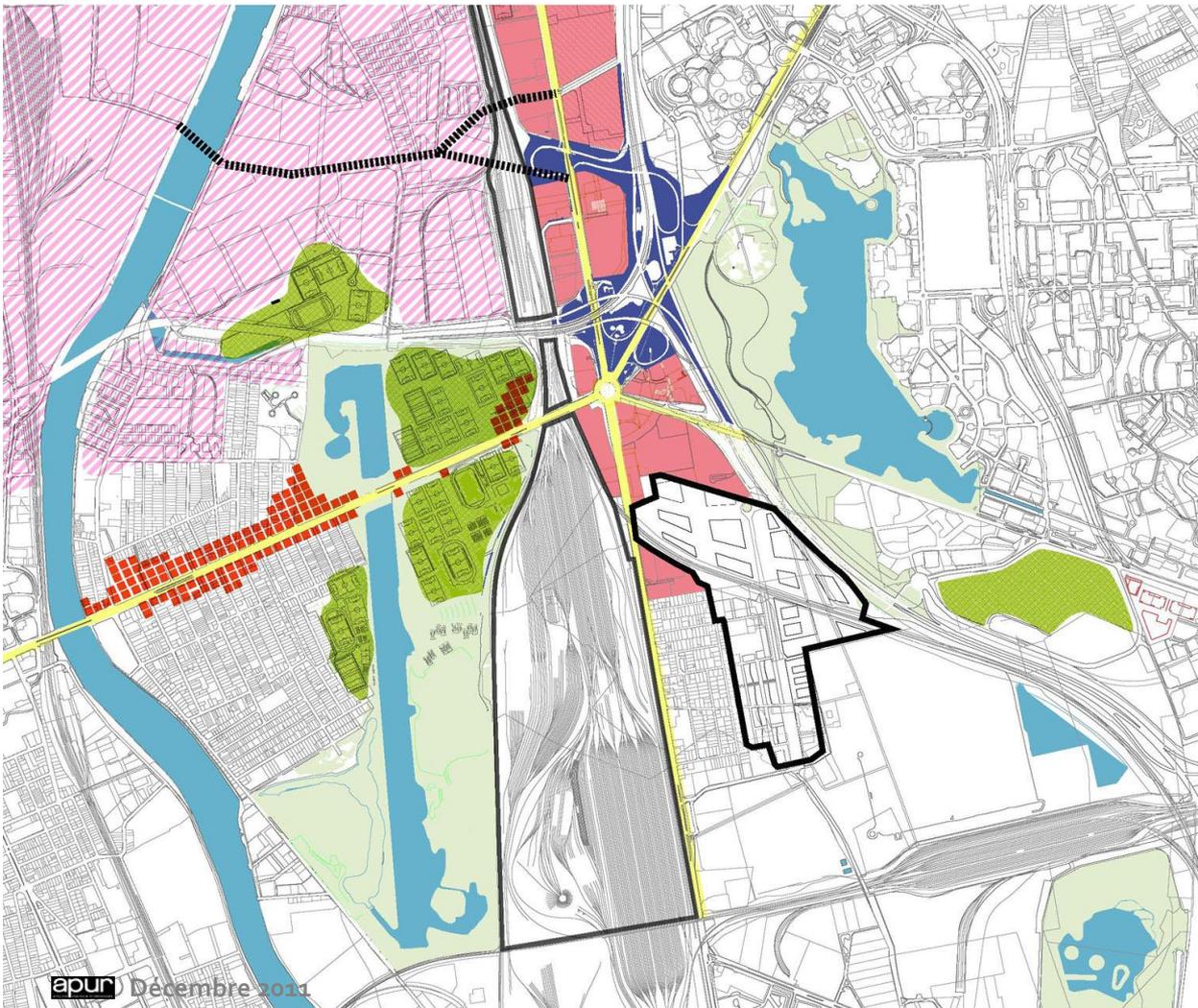
- potentiel réel pour le redéveloppement du territoire (densité, hauteur, mixité)





## Levier à moyen et long terme : Optimisation et mutation du foncier

➤ Enjeu : amorcer une revalorisation urbaine du territoire



### Synthèse du potentiel foncier

-  Foncier lié à l'évolution de la zone commerciale
-  Foncier lié à l'évolution des franges de la RD 186
-  Foncier lié à la restructuration de l'échangeur
-  Foncier lié à la mutualisation des terrains de grand jeu
-  Autres évolution foncière

### Quelles reconfigurations possibles des emprises pour :

- Des accompagnements urbains du pôle intermodal
- l'amélioration et/ou adaptation de l'offre en équipements sportifs, culturels et de services,
- construire de nouveaux logements ...

# Après un diagnostic et une vision partagés,

## → Une stratégie de mise en œuvre à court terme :

Plan d'action pour accompagner la mise en service du futur pôle multimodal (gare RER + station TCSP) : portages, maîtrise d'ouvrage ?

- Requalification des espaces publics (ouverture du pôle à l'est)
- Organisation du stationnement
- Réorganisation du schéma de transports
- Évaluation de l'impact des poids lourds dans le secteur
- Trame viaire : actions sur le réseau local et magistral

## → Une vision stratégique à moyen et long terme :

Renforcer les identités territoriales et renouveler l'urbanité du territoire

- Un potentiel Nature à valoriser et à protéger (PIDS, Base de Loisirs, Seine)
- Un potentiel de développement urbain sur le foncier sous-utilisé
- Un secteur économique à redynamiser (la zone commerciale, les activités)

## → Quelle poursuite de la démarche partenariale en 2012 ?



## **Le secteur Pompadour : réflexion sur les potentialités de développement urbain autour du futur pôle multimodal**

### **Étude dans le cadre de la convention cadre 2010/2011 CG 94/APUR**

Dans le cadre de la convention cadre 2010-2011 entre le CG 94 et l'APUR, l'APUR a été chargé d'engager une réflexion prospective pour évaluer les impacts de la création du pôle intermodal Pompadour sur son environnement urbain. Cette réflexion s'inscrit dans une démarche partenariale engagée par le CG 94 avec les collectivités concernées (Créteil, Choisy-le-Roi, Alfortville, Villeneuve-Saint-Georges, Valenton).

Une étude est menée en 2010 pour élaborer un diagnostic prospectif dont les premiers éléments ont été présentés par l'APUR le 20 janvier 2011.

Elle s'est poursuivie en 2011 à travers la mise en place par le CG 94 de deux ateliers thématiques de travail :

- Accessibilité et déplacements
- Développement urbain. Ces ateliers regroupaient le CG 94, les différentes collectivités concernées par ce territoire, et l'APUR. Leur préparation et leur animation étaient assurées par l'APUR.

Les étapes poursuivies en 2011 sont :

- Premier atelier de travail et de visite de terrain avec les représentants du Conseil Général et des cinq collectivités :
- 24 mars 2011
- Rencontre avec le STIF et les services de l'état (Direction des Routes)
- Deuxième atelier de travail : 5 juillet 2011
- Rencontre au terme de ces étapes pour faire le point sur la démarche et ébaucher les hypothèses de sa poursuite :  
13 décembre 2011

Le présent document constitue la synthèse des réflexions engagées. Il illustre les enjeux relatifs aux deux thématiques et les préconisations d'actions à court, moyen et long terme.