

Annexe 11 : Villeneuve-Saint-Georges (94)

1. Contexte

Le site de Villeneuve-Saint-Georges, se situe sur la commune de Villeneuve-Saint-Georges ainsi que sur la commune de Valenton. Il est localisé dans un site ferroviaire stratégique pour l'Île-de-France. Le site est idéalement placé sur la grande ceinture ferroviaire et sur les axes sud-est et sud-ouest.

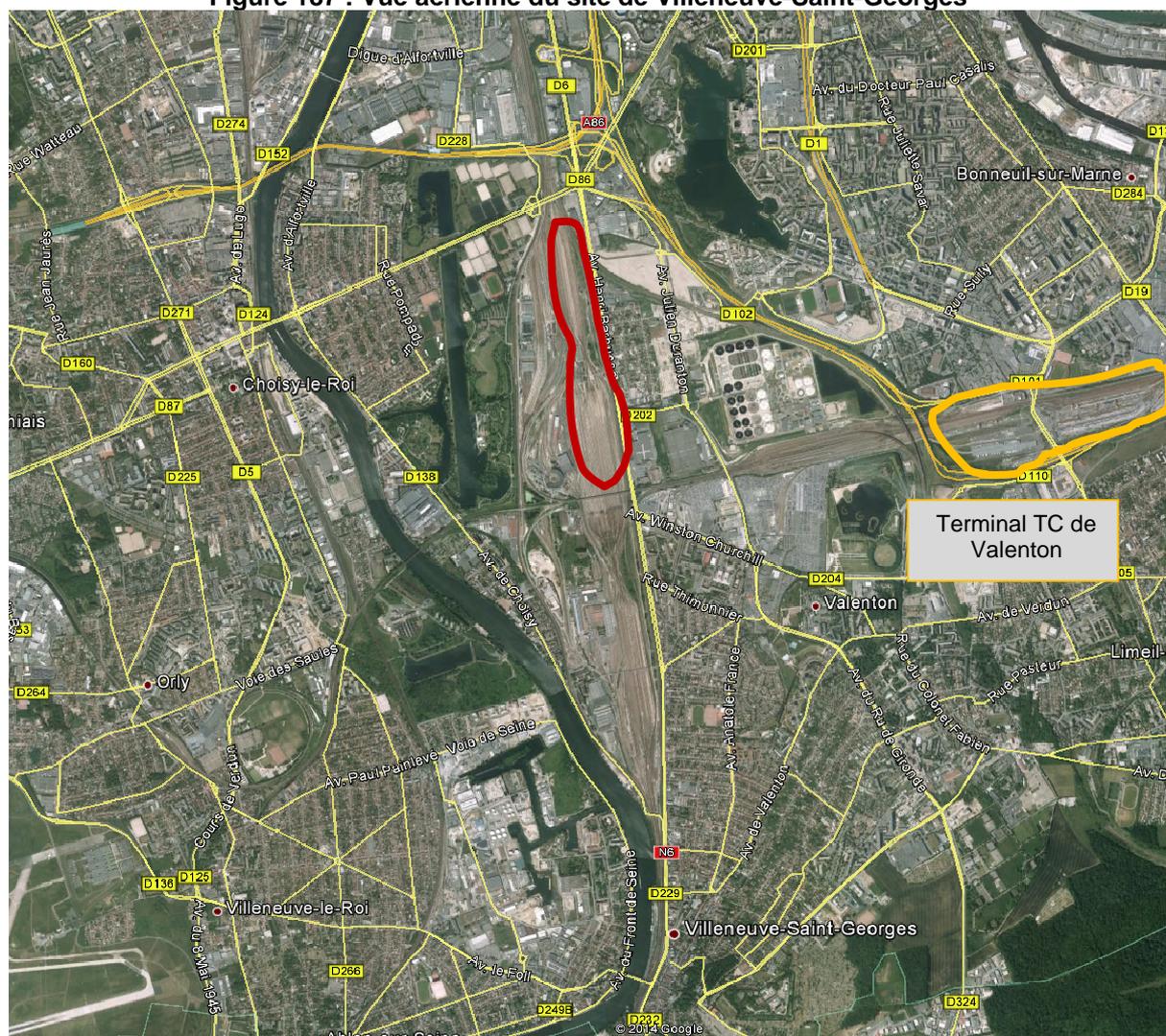
Il offre de nombreuses fonctionnalités ferroviaires : maintenance matériel (technicentre), remisage, infrastructures, stockage de matériel, etc. C'est également un ancien triage (Villeneuve-Saint-Georges a été le plus important triage de France dans les années 2000).

La desserte routière existante s'effectue via la RN 6.

Il est inséré en milieu urbain avec à l'ouest le parc départemental des sports et à l'est un secteur d'habitats individuels, autour de la rue Michelet, entouré de zone d'activités. Cette zone d'habitats tend à se développer vers l'est dans le cadre de la ZAC Val Pompadour (commune de Valenton). Aucune opération n'est prévue sur le secteur de la gare.

Le site pourrait être traversé à terme par un TCSP Sucy-Orly (étude STIF en cours).

Figure 187 : Vue aérienne du site de Villeneuve-Saint-Georges



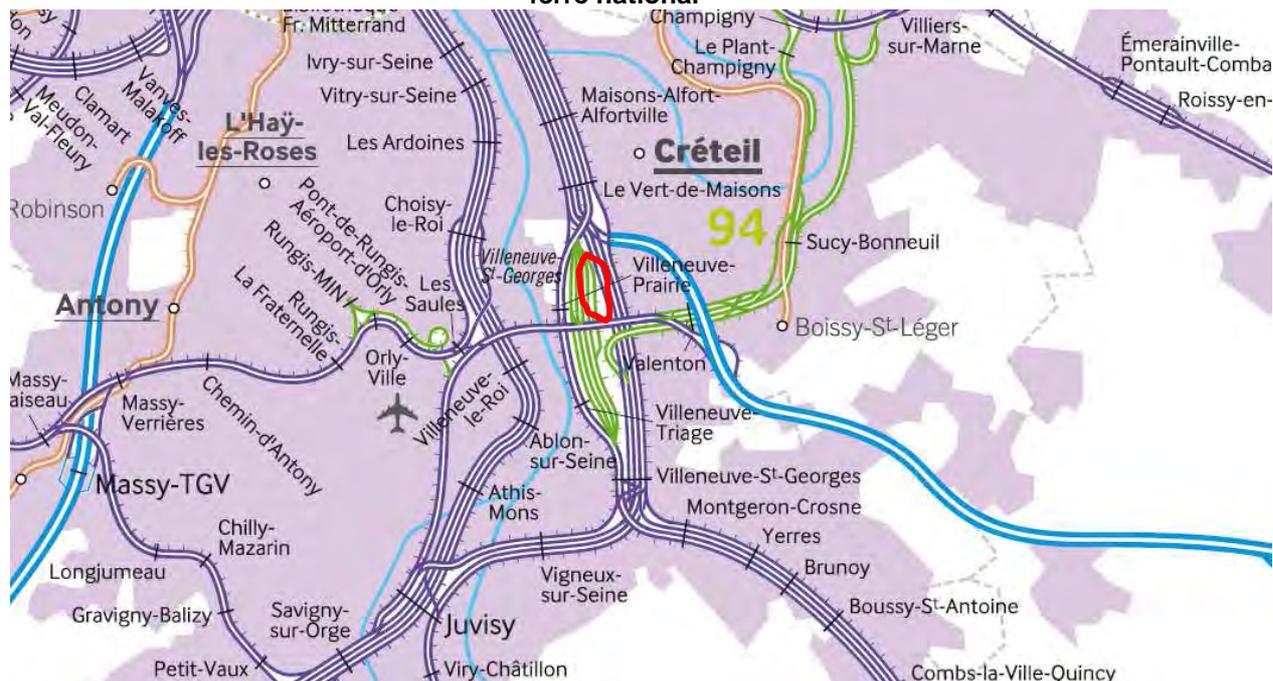
2. Infrastructures ferroviaires

Le terminal s'implanterait directement sur le faisceau nord du site ferroviaire de Villeneuve-Saint-Georges. Il serait nécessaire de déposer des voies du faisceau.

Axe concerné

Le site ferroviaire est directement raccordé à la grande ceinture, et l'axe nord-sud Villeneuve-Saint-Georges – Gare de Lyon.

Figure 188 : Villeneuve-Saint-Georges - Localisation sur le réseau ferré national



Accessibilité au réseau

- Modalités d'accès à la GC (Grande Ceinture) et accès aux radiales

Le site ferroviaire de Villeneuve-Saint-Georges est idéalement situé sur la GC. Il permet d'accéder sans difficultés aux radiales sud-est et sud-ouest, nord, est et Axe Seine par la GC.

Figure 189 : Villeneuve-Saint-Georges - Accès à la Grande Ceinture

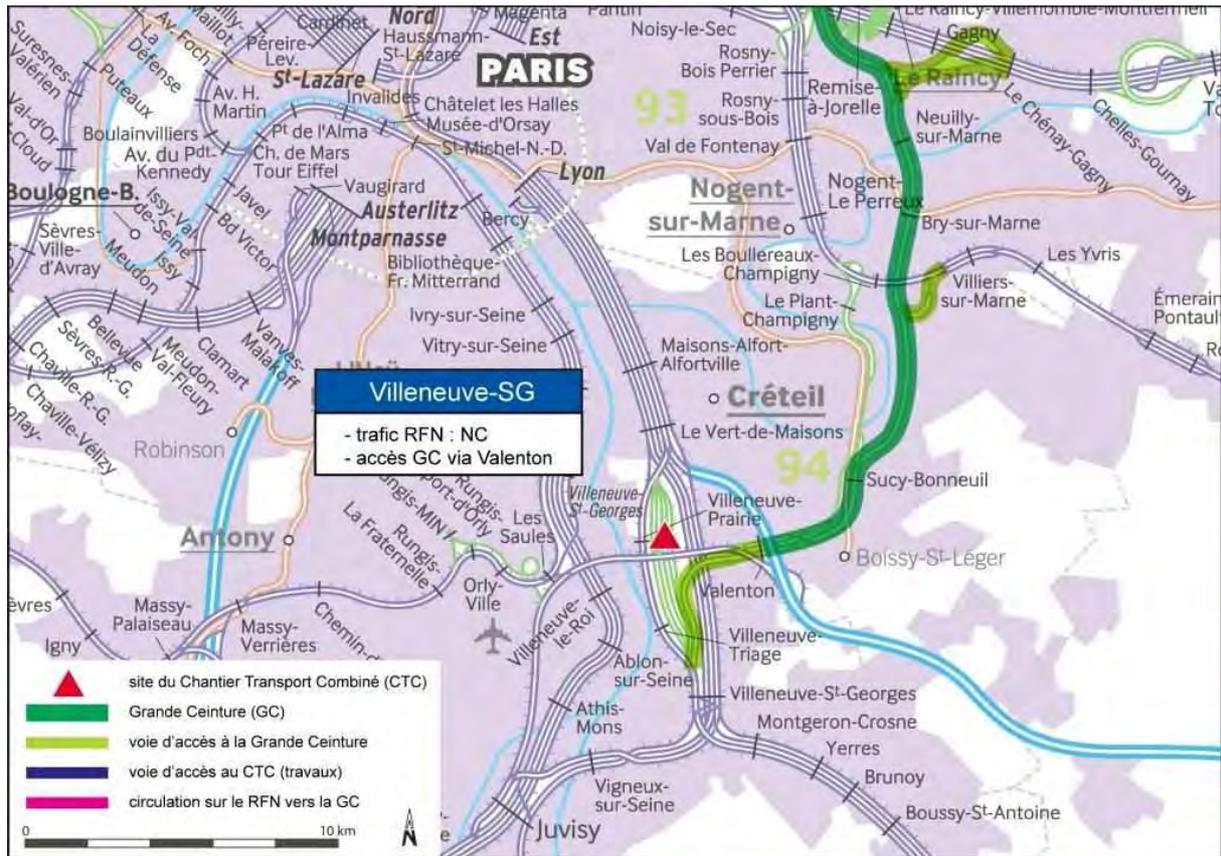


Figure 190 : Villeneuve-Saint-Georges - configuration du site



- Trafic sur le RFN et modalités d'insertion

Le site étant implanté sur la grande ceinture, il n'y a aucun problème d'insertion de trains du transport combiné ou de ferroutage.

Faisceau d'appui

Il serait possible d'utiliser le faisceau d'appui du triage, au nord de la Grande ceinture. Ce faisceau accueille actuellement des activités diverses, qui laissent de la capacité disponible.

Les voies du faisceau sont limitées à 750 mètres. Néanmoins, il est possible, de par la configuration du site de Villeneuve-Saint-Georges, d'accueillir des trains de 1050 mètres et de les sectionner.

Modalité d'exploitation entre le terminal et le faisceau

Le terminal de 750 mètres serait dans le prolongement du faisceau, ce qui est la configuration optimale pour le traitement des trains du terminal de transport combiné.

Synthèse

L'implantation d'un terminal sur ce site offre d'un point de vue ferroviaire une configuration favorable compte tenu des conditions :

- d'accès direct à la GC et à toutes les radiales,
- d'absence d'investissements de raccordement,
- des disponibilités foncières sur le site actuel.

3. Aménagement du terminal

Infrastructures existantes

Il y a de nombreuses infrastructures existantes directement utilisables : faisceau d'appui, voies utilisables pour le terminal proprement dit, raccordement au RFN. Il serait nécessaire de démonter des voies pour permettre les cheminements routiers au sein du terminal.

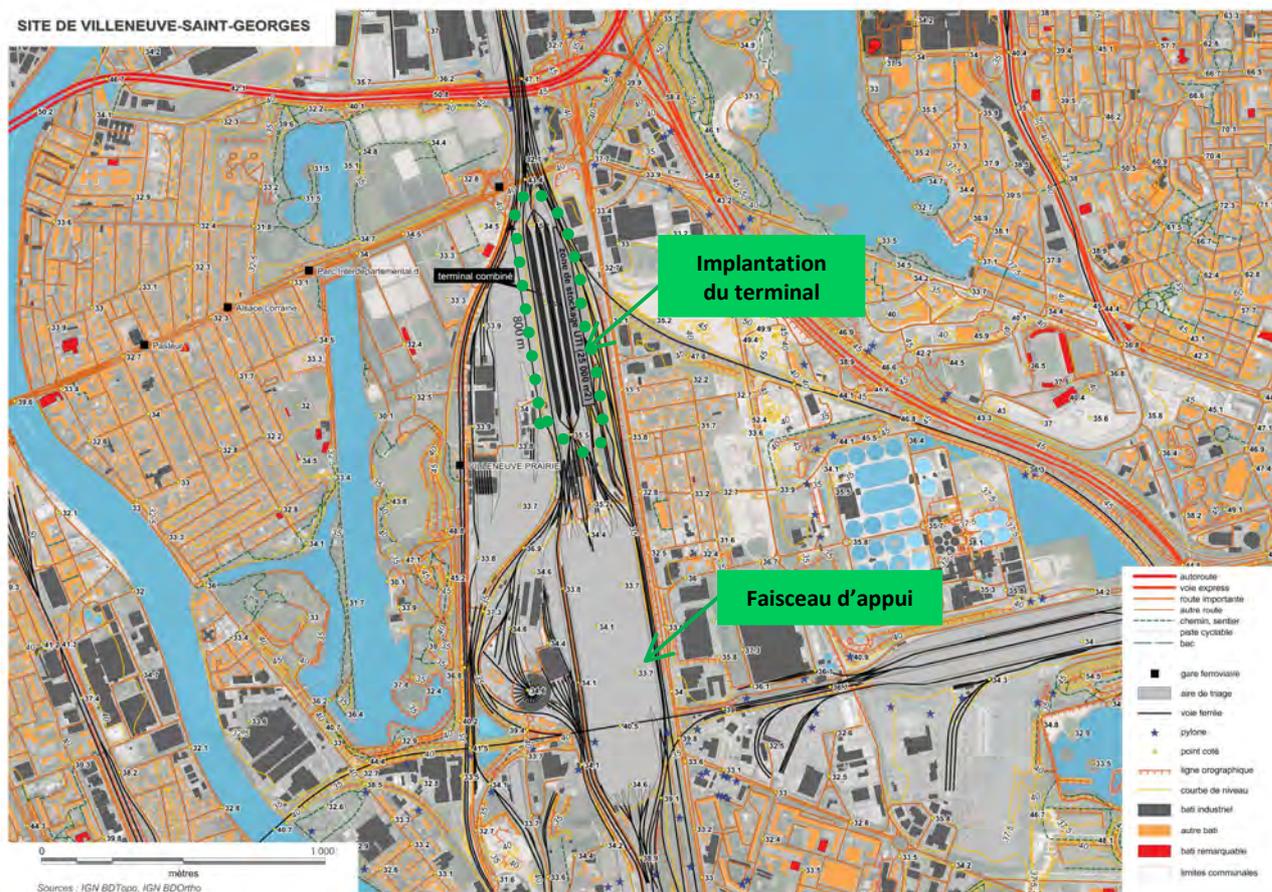
La plate-forme existe déjà mais nécessiterait cependant des travaux afin de pouvoir accueillir des engins de manutention (portiques ou grues sur pneus).

L'objectif d'une fonctionnalité de 10 navettes AR par jour est réalisable.

Le site pourrait également accueillir un terminal de ferroutage (à la place du terminal de transport combiné) sur la base de 6 navettes AR par jour.

La configuration du site permettrait une longueur utile des voies sur cour de 750 mètres. Le faisceau d'appui comptera 10 voies de 750 mètres, mais il pourra accueillir des trains de 1 050 mètres qui seront sectionnés en amont du faisceau d'appui.

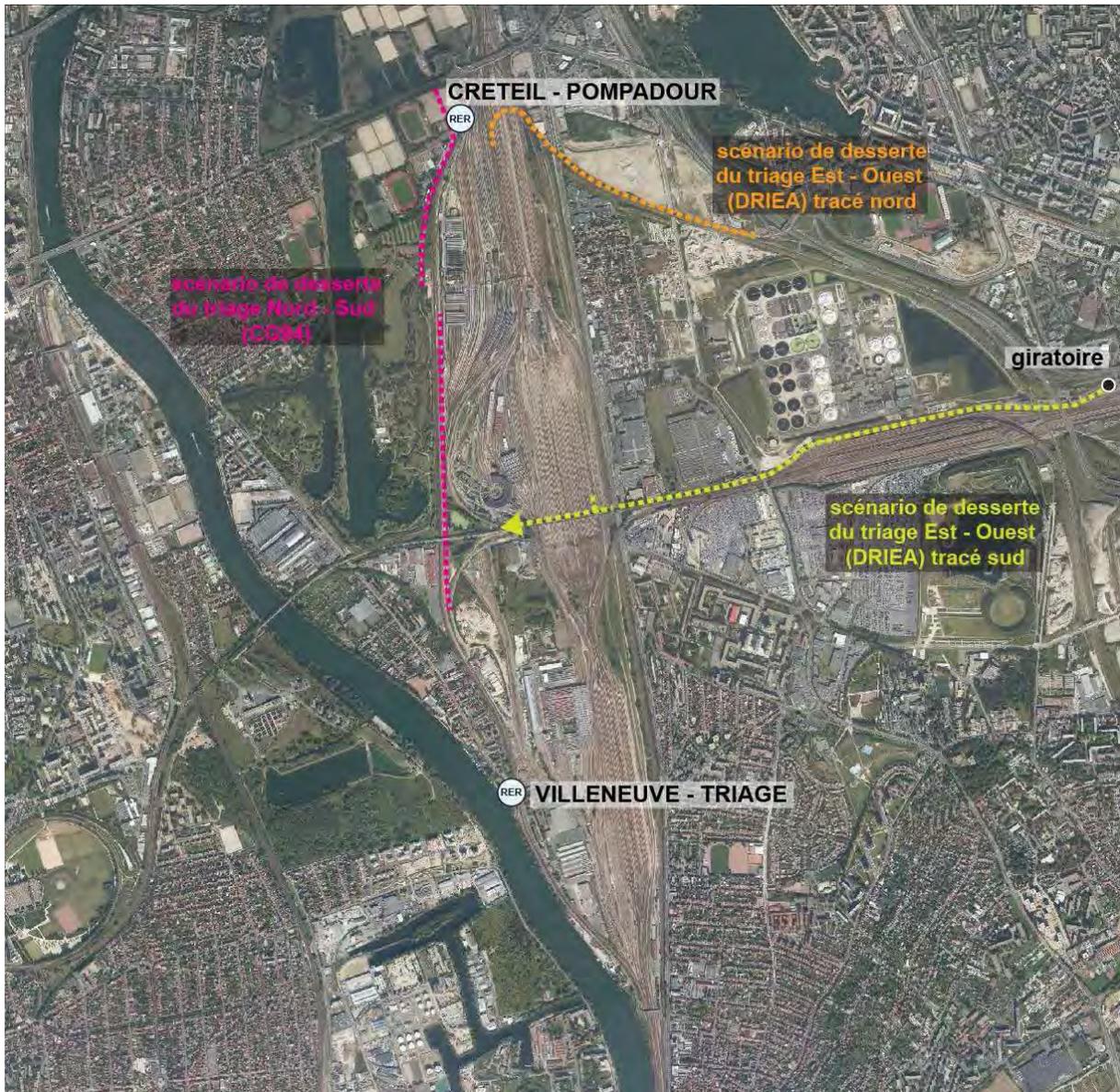
Figure 191 : Villeneuve-Saint-Georges – Configuration possible du terminal



4. Desserte routière

La desserte du site est actuellement très mauvaise, et a fait l'objet de nombreuses réflexions qui ont amenés à trois projets (selon la partie du site que l'on souhaite desservir). Le scénario de desserte du triage est-ouest pourrait être envisagé pour le raccordement du site de transport combiné au réseau magistral.

Figure 192 : Les projets de desserte du site de Villeneuve-Saint-Georges



Itinéraires PL entre le terminal et le réseau maqjstral routier

Sur le site de Villeneuve-Saint-Georges, l'accès entre le terminal de transport combiné et le réseau maqjstral se ferait via la RN406, en liaison avec l'A86. Pour rejoindre la RN406, les poids lourds pourraient utiliser une voirie de desserte à construire et qui longerait la Grande Ceinture. L'axe permettrait en effet de relier le faisceau nord de Villeneuve-Saint-Georges à la RN406, sans interférence sur le trafic local. Cette connexion serait par conséquent assez bien adaptée à l'installation du terminal de transport combiné.

Figure 193 : Création d'un accès sur la RN406 via le projet de desserte du trafic sud



Modalités de connexion au réseau maqjstral

Les temps de parcours des poids lourds, pour rejoindre le réseau maqjstral depuis le terminal de transport combiné, seraient relativement intéressants. Il faudrait un peu moins de 20 minutes pour réaliser ce trajet, la distance serait d'environ 8 km.

**Figure 195 : Villeneuve-Saint-Georges - Trafics routiers (TMJA*)
actuels**



*TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

Source : CD94 – 2013 ; DIR IDF 2011

La RN406 est un axe de gabarit important. Il s'agit en effet d'une voie rapide en 2x2 voies. Elle compte donc logiquement un trafic TMJA conséquent de 58 300 véhicules. Le nombre de poids lourds n'est pas disponible.

Sur l'A86, 116 400 véhicules circulent sur sa partie ouest et 132 600 sur sa partie nord.

Appréciation de la congestion pour accéder à l'hinterland

Le secteur de Villeneuve-Saint-Georges présente l'inconvénient d'être très congestionné aux heures de pointe du matin et du soir. L'A86 est en effet très chargée dans les deux sens. L'A406 est également assez congestionnée notamment à l'approche de l'échangeur de l'A86.

Impact en termes de trafic poids lourd

L'hypothèse de travail est d'environ 2 550 mouvements rabattus sur le terminal dans une configuration à 10 trains AR par jour pour des trains de 1000m. Cette hypothèse de travail ne devrait pas être atteinte en exploitation car tous les trains ne seront pas éligibles d'une composition à 1000 m et 10 AR doit être pris comme une capacité théorique maximale. Dans le cadre d'une exploitation en ferroutage, le chiffre devrait être réduit de moitié du fait des rechargements systématiques des véhicules.

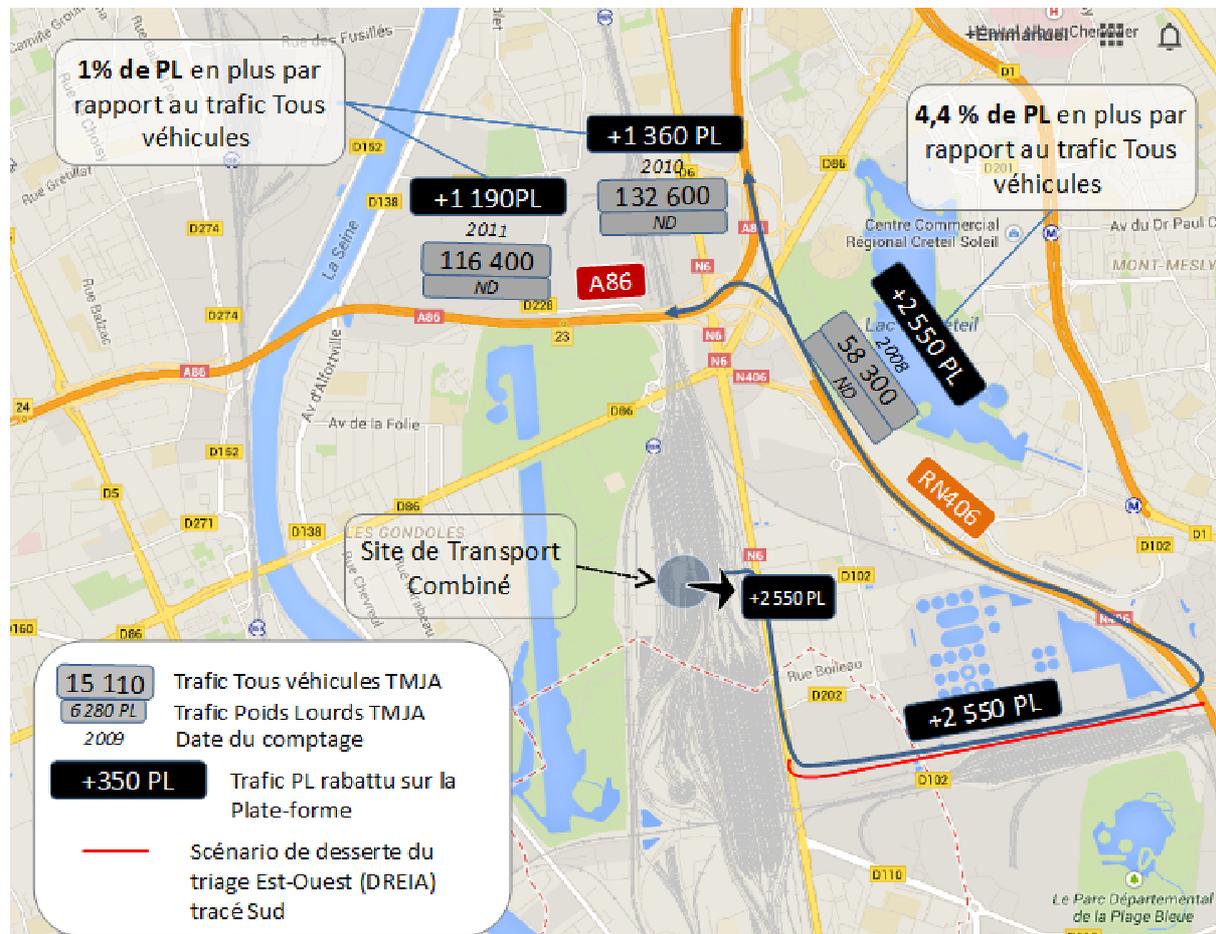
La carte ci-dessous présente une hypothèse de répartition des trafics PL selon laquelle les flux rabattus sur le terminal se répartissent au prorata des trafics Tous Véhicules TMJA existants sur les axes du réseau magistral à proximité.

Ainsi sur l'A86, 1 360 PL seraient sur la partie nord de l'A86 et 1 190 sur sa partie est. Les trafics PL rabattus représenteraient 1 % des trafics TMJA Tous Véhicules actuels.

La totalité des poids lourds utiliserait la nouvelle voie de desserte et la RN406. Le pourcentage de PL rabattus représenterait 4,4 % des trafics.

En conclusion, on peut considérer que l'impact du terminal sur le plan de la circulation routière serait donc faible sur le secteur compte tenu des trafics déjà existants.

Figure 196 : Villeneuve-Saint-Georges - Trafics PL supplémentaires rabattus sur la plate-forme



*TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

Source : CD94 – 2013 ; DIR IDF 2011

Dimensionnement des aménagements à prévoir

En termes d'aménagements du réseau routier, le projet dépend de la création du projet de raccordement entre le faisceau routier et la RN406. On peut donc considérer qu'ils sont importants.

Il conviendra également de prévoir l'aménagement de la voie de raccordement entre la voie de desserte du site et le nouvel axe en projet. Une voie d'accès d'environ 1 km sera à prévoir pour relier le site avec le futur projet de voirie.

Synthèse

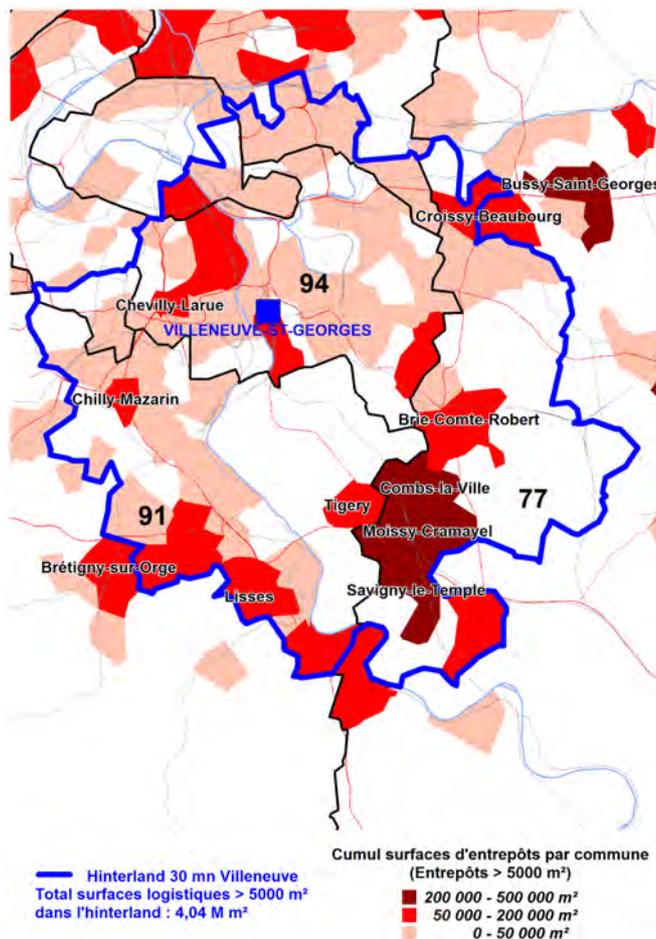
Le site de Villeneuve-Saint-Georges dépend de la réalisation d'un projet routier d'envergure. Il s'agit du projet de voie de desserte raccordant le faisceau de voies ferrées à la RN406.

Ce site peut présenter l'inconvénient d'être situé dans une zone congestionnée aux heures de pointe (A86, RN406).

5. Zone de chalandise

Importance de l'hinterland à 30 minutes

Figure 197 : Hinterland à 30 minutes de route du site de Villeneuve-Saint-Georges

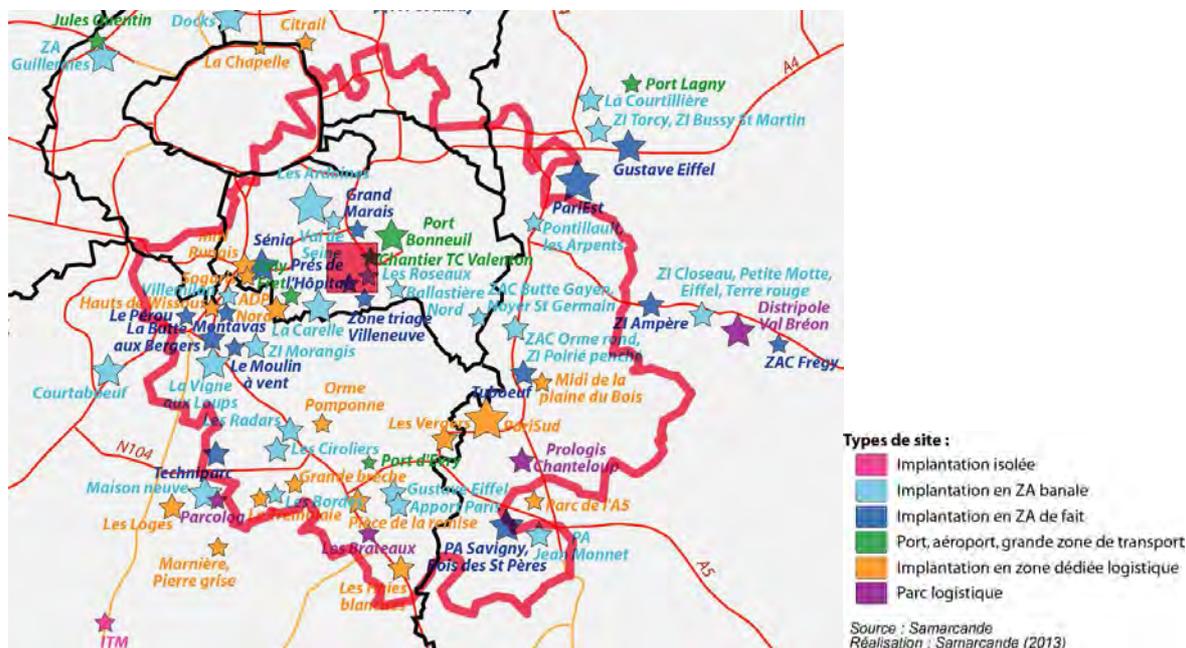


Sources : DRIEA – modèle de déplacement MODUS. Cartographie réalisée sous Map Info – opérations de 5 000 m² et plus entre 1980 et 2009

L'hinterland à 30 minutes du site de Villeneuve-Saint-Georges compte 4 millions de m² de surfaces logistiques, ce qui représente 19% des surfaces construites en Île-de-France entre 1980 et 2009 (opérations supérieures ou égales à 5 000 m²) sur 11% de la surface régionale (139 communes sur 1 281).

Positionnement de l'arrière-pensée 30 minutes par rapport aux principales zones d'activités

Figure 198 : Zones d'activités à proximité et dans l'arrière-pensée de Villeneuve-Saint-Georges



Sources : Base de données interne Samarcande sur les types d'implantations logistiques

Villeneuve-Saint-Georges est au cœur d'une des plus importantes concentrations logistiques d'Île-de-France.

- Le site est inclus dans le périmètre Orly Rungis Seine Amont, qui se distingue par les zones dédiées logistiques proches de Rungis et d'Orly (le Min, la zone ADP nord, Sogaris, les Hauts-de-Wissous...) et par une multitude de zones logistiques « de fait » (Sénia, le Pérou, la Butte aux Bergers...) ou de zones d'activités « banales », aux fonctions mixtes, mais occupées par des sites logistiques (les Ardoines, la Carelle, la ZI de Morangis, la Vigne aux Loups...).
- Le site est également proche, plus au sud, du périmètre Seine-Amont Nord-Essonne, structuré par la Francilienne, où les zones spécifiquement logistiques sont nombreuses (PariSud, Les Vergers, la Grande Brèche, la Pièce de la Remise...).

Synthèse

La zone de chalandise de Villeneuve-Saint-Georges à 30 minutes est relativement petite (139 communes) mais c'est l'une des plus riches d'Île-de-France (4 millions de m² de surfaces construites entre 1980 et 2009, opération de 5 000 m² et plus, soit près de 20% des surfaces construites en Île-de-France sur la même période), sur un périmètre qui couvre le Val-de-Marne, le nord de l'Essonne et la frange ouest de la Seine-et-Marne, accueillant des concentrations logistiques majeures (Orly-Rungis, Sénart...).

6. *Maîtrise du foncier*

Figure 199 : Villeneuve-Saint-Georges – Maîtrise du foncier



Source : géoportail.fr - <http://geoportail.fr/url/7F76v9>

Le site est sous maîtrise foncière ferroviaire de la SNCF.

7. *Contexte environnemental*

On recense la présence lointaine d'une ZNIEFF de type II et de deux ZNIEFF de type I. A noter que la forêt domaniale du bois des Granges est en cours de classement comme forêt de protection.

Le site est également situé non loin de la vallée de la Seine (site inscrit) à hauteur de Vigneux-sur-Seine, de la vallée de Yverres (site classé), de la forêt domaniale du Bois de Grange (site inscrit). De plus, une partie de Villeneuve-Saint-Georges (quartier autour de la gare de RER, du cimetière et du parc Bauregard) est classé ZPPAUP.

Les contraintes de ce site concernent la présence d'une ligne haute tension qui coupe le projet en son centre selon un axe est-ouest, d'une zone humide potentielle et des risques naturels : un risque très élevé d'inondation par remontée de nappe, un risque fort d'inondation (PPRI de la Seine) et un risque faible de retrait-gonflement des argiles.

Les contraintes du site ne sont pas de nature à remettre en cause un projet de transport combiné, surtout sur un site déjà ferroviaire.

Toutefois, des études devront définir si la zone humide existe réellement et la commission départementale de la nature, des paysages et des sites devra être consultée pour avis en raison de la présence des sites inscrits, classés et de la ZPPAUP. Le Zonage du PPRI et la présence de la ligne haute tension impliqueront des prescriptions à suivre.

8. Cohésion du site avec les fonctions du territoire

Compatibilité avec les projets en cours

Sources : Samarcande - Egis

Le périmètre du triage de Villeneuve-Saint-Georges est concerné par un nombre important de projets à caractère infrastructurel ou d'aménagement.

Trois grandes opérations urbaines sont actuellement en cours. Elles ont toutes pour point commun la redynamisation du périmètre du triage.

- Le développement de la zone d'activité Val Pompadour sur une quarantaine d'hectares, créée à l'initiative du Conseil Départemental du Val-de-Marne, et comprenant deux secteurs bien distincts : au nord de la LGV, un parc d'activités et de bureaux sur 120 000 m² SHON. Au sud de la LGV, l'accueil d'habitations, de commerces et d'un « bocage d'activités » (activités mixtes). La zone d'activités Val Pompadour a la particularité d'être une zone de relocalisation d'un certain nombre d'entreprises val-de-marnaises anciennement implantées et ne pouvant se développer sur leurs sites actuels (par exemple Transgourmet implante son nouvel entrepôt sur 20 000 m² en tri température, en délocalisation de son ancien site de 17 000 m² de la zone Senia).
- La requalification du quartier centre de Villeneuve-Saint-Georges, programme urbain où les enjeux sont notamment l'amélioration des conditions d'habitat et du cadre de vie, la revitalisation de l'offre commerciale, la lutte contre l'habitat dégradé et la rationalisation des conditions de circulation et d'accessibilité au RER D. Cette requalification s'appuie également sur les projets portés par la DRIEA de transformation de la RN6 entre le Carrefour Pompadour et l'avenue Wilson Churchill, et le projet dit « tête de Pont » à la gare de Villeneuve-Saint-Georges.
- La redynamisation du quartier triage, secteur d'habitations enclavé de Villeneuve-Saint-Georges, isolé entre les voies ferroviaires de la Grande Ceinture, le triage et la Seine, peu valorisé et en insuffisance de commerces et de services. Plusieurs cabinets d'architectes ont travaillé sur ce secteur, dont un qui envisage l'implantation d'un village d'artisans.

Ces programmes urbains et d'aménagement dessinent le profil d'un territoire en forte évolution, et s'ajoutent à d'autres projets passés (gare Transilien d'interconnexion Créteil Pompadour, développement de la zone des Grands Marais, fermeture du terminal de transport combiné de Pompadour et sa reconversion en base travaux) ou sur un périmètre plus large (requalification de la zone d'activité la Carelle à Villeneuve-le-Roi, développement du quartier d'habitation des Gondoles sud à Choisy-le-Roi).

Le site du triage de Villeneuve-Saint-Georges est lui-même très convoité : réflexions du Conseil Départemental sur les potentialités de développement économique et d'aménagement en lien avec la desserte routière (étude menée par le groupement Egis – Samarcande – CMN Partners), réflexion de SNCF Réseau pour l'implantation d'une base travaux suite rapide dans le sud de l'Île-de-France (Villeneuve-Saint-Georges étant un des sites pressentis)...

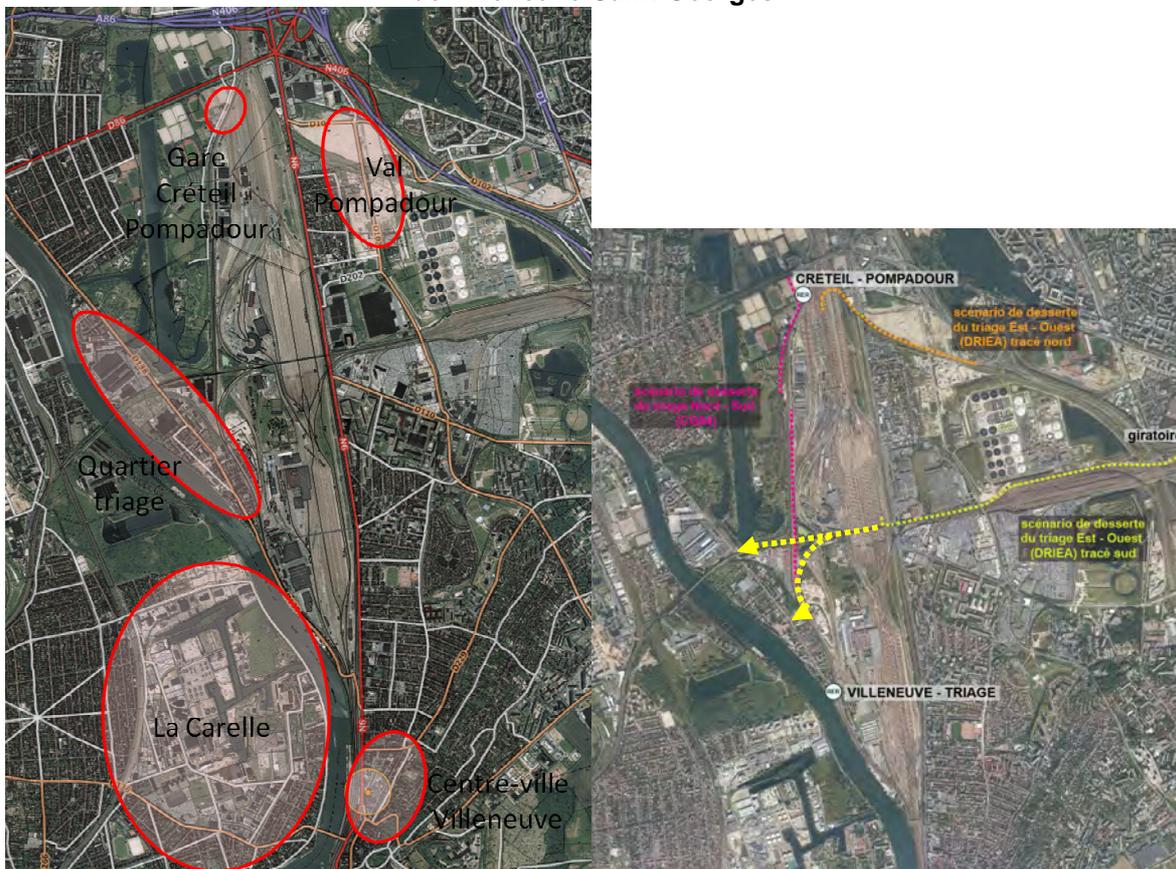
Mais quelle que soit l'orientation donnée au développement du triage, son avenir passe nécessairement par l'amélioration de ses conditions d'accessibilité routière. Là encore, plusieurs projets sont en cours :

- Un projet porté par la DRIEA, s'inscrivant dans la réflexion d'implanter un terminal de transport combiné et/ou un point d'arrêt du service de ferroutage atlantique en partie nord du triage, avec deux scénarii : un scénario est-ouest tracé nord longeant le raccordement LGV au réseau francilien sur la commune de Valenton, et un scénario

est-ouest tracé sud longeant la grande ceinture ferroviaire à cheval sur les communes de Villeneuve-Saint-Georges et Valenton.

- Un projet porté par le Conseil Départemental, visant à désenclaver la partie ouest du triage, grâce à l'aménagement d'un axe nord-sud longeant les voies du RER D et se connectant au réseau magistral au nord du Parc interdépartemental des sports.

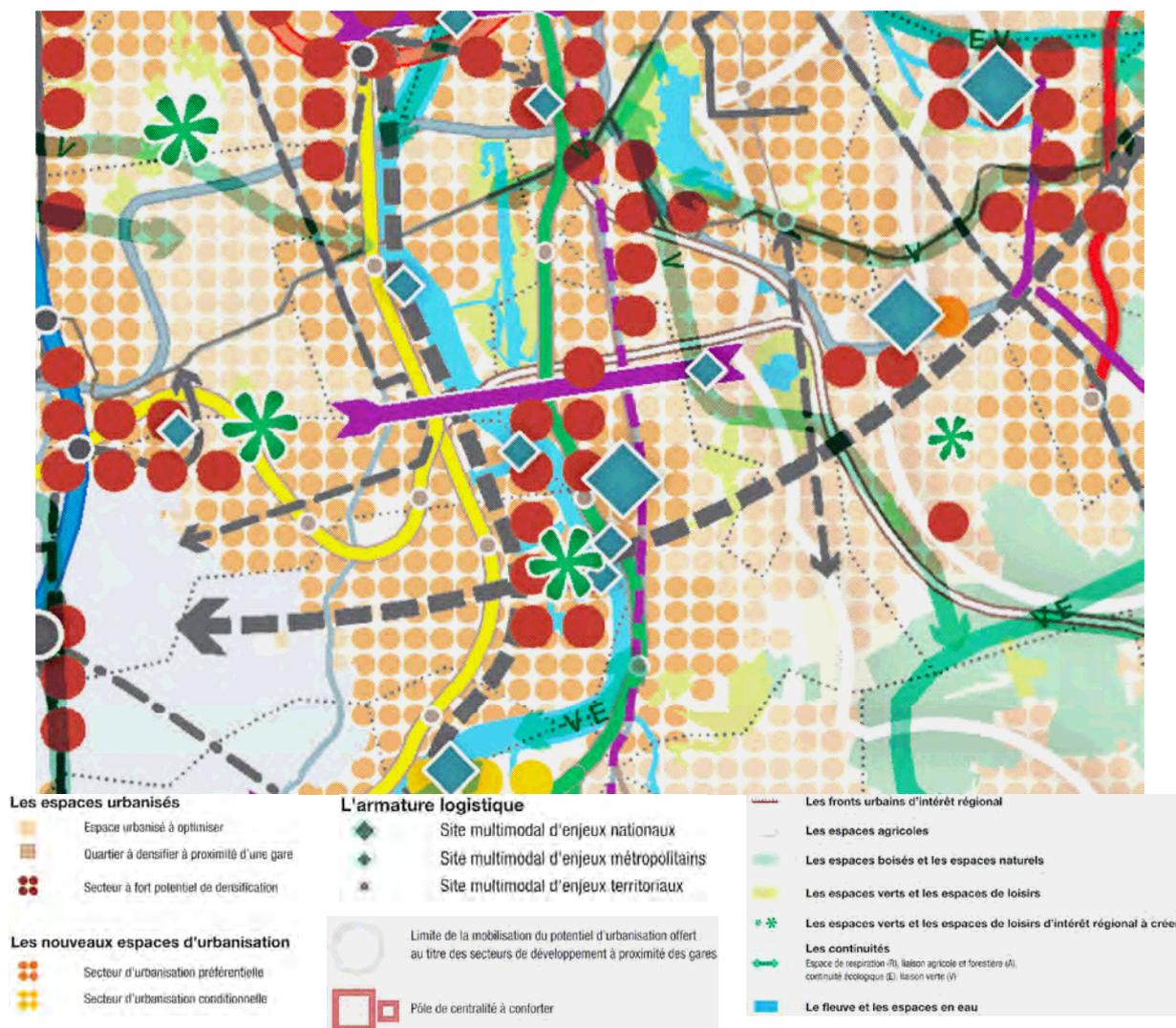
Figure 200 : Les principaux projets urbains et d'aménagement proche du triage - Les projets routiers de désenclavement du site de Villeneuve-Saint-Georges



Source : Etude sur la « valorisation du site du triage de Villeneuve-Saint-Georges » - octobre 2014 – Egis, Samarcande, CMN Partners, pour le Conseil Départemental du Val-de-Marne

Inscription dans le SDRIF

Figure 201 : Villeneuve-Saint-Georges - Inscription du territoire dans le SDRIF



Source : CDGT « Carte de Destination Générale des différentes parties du Territoire » - SDRIF de 2013

Villeneuve-Saint-Georges apparaît comme « site multimodal d'enjeux nationaux ». Le SDRIF précise que « pour accompagner le développement ferroviaire envisagé, en particulier rail-route, du transport combiné et des services de ferroutage, les équipements d'interface entre le rail et la route devront être maintenus, notamment Valenton, Noisy-le-Sec, La Chapelle, Le Bourget, Villeneuve-Saint-Georges et Brétigny-sur-Orge ».

Le site envisagé s'inscrit dans un « secteur à densifier à proximité d'une gare ».

Enfin, il faut signaler la présence à l'est de la liaison Tegéval entre Créteil et Santeny, voie verte de 20 km couvrant un espace de 96 hectares, permettant de connecter les habitants aux différents lieux de promenade et aux transports en commun existants ou à venir (futur téléphérique Téléal entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges).

Vocation des territoires proches

Figure 202 : Vocation des territoires proches de Villeneuve-Saint-Georges



Source : cartes du MOS (Mode d'Occupation des Sols) 2012 de l'IAU - <http://carto.iau-idf.fr/webapps/applimos/>

Le site ferroviaire de Villeneuve-Saint-Georges est un site technique localisé en milieu urbain dense couvrant 170 hectares sur 4 kilomètres de long et 800 mètres de large. Il se situe sur quatre communes : Villeneuve-Saint-Georges, Valenton, Choisy-le-Roi et Créteil.

Il regroupe des fonctionnalités ferroviaires, industrielles et logistiques diverses : 2 technicentres (l'un pour les trains corail, TER Bourgogne, Intercités et les rames Transilien, l'autre pour les TVG, un site de maintenance de locomotives, un site de circulation et d'optimisation des circulations de trains (voies, aiguillages et faisceaux de triage), des surfaces logistiques au sud du triage, des activités privées d'entreprises du BTP et de recyclage, un lieu de vie (restaurant, foyer de mécaniciens (dont l'activité a été récemment regroupée sur le foyer de Valenton), lieux d'habitation). Le nombre d'emplois sur le site a été évalué à environ 2 000.

Son environnement économique est également très dense. Il bénéficie d'un positionnement infrastructurel remarquable (RN86, RN6, Grande ceinture ferroviaire, ligne ferroviaire PLM). Les zones d'activités sont nombreuses et généralement à vocation industrielle et/ou logistique (Les Pré de l'hôpital, Les Graviers, Les Roseaux, Les Grands Marais, Val de Seine).

Evolution des modes d'occupation des sols

Tableau 51 : Villeneuve-Saint-Georges - Occupation des sols

| Occupation du sol en 2012 – Villeneuve-Saint-Georges | | | | | Occupation du sol en 2012 - Valenton | | | | | | |
|--|---------------|--------------|-------------|---------------|--------------------------------------|--|---------------|---------------|--------------|---------------|---------------|
| Occupation du sol en hectares | Surface 2008 | Disparition | Apparition | Surface 2012 | Bilan | Occupation du sol en hectares | Surface 2008 | Disparition | Apparition | Surface 2012 | Bilan |
| 1 Forêts | 13,99 | 0,00 | 0,75 | 14,74 | 0,75 | 1 Forêts | 21,61 | 0,00 | 1,10 | 22,71 | 1,10 |
| 2 Milieux semi-naturels | 4,55 | -1,95 | 0,30 | 2,90 | -1,65 | 2 Milieux semi-naturels | 23,40 | -19,89 | 0,42 | 3,93 | -19,47 |
| 3 Espaces agricoles | 32,41 | -1,14 | 0,00 | 31,28 | -1,14 | 3 Espaces agricoles | 10,09 | -0,84 | 0,00 | 9,25 | -0,84 |
| 4 Eau | 39,72 | 0,00 | 0,00 | 39,72 | 0,00 | 4 Eau | 18,34 | 0,00 | 0,33 | 18,67 | 0,33 |
| Espaces agricoles, forestiers et naturels | 90,67 | -2,34 | 0,30 | 88,64 | -2,04 | Espaces agricoles, forestiers et naturels | 73,44 | -20,74 | 1,85 | 54,56 | -18,88 |
| 5 Espaces ouverts artificialisés | 150,93 | -2,39 | 1,23 | 149,77 | -1,15 | 5 Espaces ouverts artificialisés | 138,88 | -7,38 | 32,43 | 163,92 | 25,04 |
| Espaces ouverts artificialisés | 150,93 | -2,39 | 1,23 | 149,77 | -1,15 | Espaces ouverts artificialisés | 138,88 | -7,38 | 32,43 | 163,92 | 25,04 |
| 6 Habitat individuel | 157,88 | -0,20 | 1,29 | 158,96 | 1,08 | 6 Habitat individuel | 56,97 | 0,00 | 0,91 | 57,87 | 0,91 |
| 7 Habitat collectif | 79,07 | -0,28 | 4,64 | 83,43 | 4,35 | 7 Habitat collectif | 31,18 | -0,11 | 3,36 | 34,43 | 3,25 |
| 8 Activités | 75,97 | -0,21 | 1,96 | 77,73 | 1,76 | 8 Activités | 121,80 | -1,25 | 1,82 | 122,37 | 0,58 |
| 9 Equipements | 42,84 | -0,06 | 0,99 | 43,77 | 0,93 | 9 Equipements | 15,94 | -2,23 | 0,50 | 14,22 | -1,73 |
| 10 Transports | 197,71 | -0,96 | 0,08 | 196,83 | -0,88 | 10 Transports | 79,26 | 0,00 | 1,62 | 80,88 | 1,62 |
| 11 Carrières, décharges et chantiers | 11,19 | -7,54 | 3,49 | 7,13 | -4,06 | 11 Carrières, décharges et chantiers | 13,25 | -13,24 | 2,45 | 2,46 | -10,79 |
| Espaces construits artificialisés | 564,67 | -1,31 | 4,50 | 567,86 | 3,19 | Espaces construits artificialisés | 318,39 | -14,53 | 8,37 | 312,23 | -6,16 |
| Total | 806,26 | -6,03 | 6,03 | 806,26 | 0 | Total | 530,71 | -42,65 | 42,65 | 530,71 | 0 |

| Occupation du sol en 2012 – Choisy-le-Roi | | | | | Occupation du sol en 2012 - Créteil | | | | | | |
|--|---------------|--------------|-------------|---------------|-------------------------------------|--|-----------------|---------------|--------------|-----------------|--------------|
| Occupation du sol en hectares | Surface 2008 | Disparition | Apparition | Surface 2012 | Bilan | Occupation du sol en hectares | Surface 2008 | Disparition | Apparition | Surface 2012 | Bilan |
| 1 Forêts | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 1 Forêts | 0,15 | 0,00 | 0,00 | 0,15 | 0,00 |
| 2 Milieux semi-naturels | 4,68 | -2,34 | 0,00 | 2,34 | -2,34 | 2 Milieux semi-naturels | 3,21 | -0,17 | 0,00 | 3,04 | -0,17 |
| 3 Espaces agricoles | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 3 Espaces agricoles | 0,98 | 0,00 | 0,00 | 0,98 | 0,00 |
| 4 Eau | 60,44 | 0,00 | 0,00 | 60,44 | 0,00 | 4 Eau | 56,72 | 0,00 | 0,00 | 56,72 | 0,00 |
| Espaces agricoles, forestiers et naturels | 65,12 | -2,34 | 0,00 | 62,78 | -2,34 | Espaces agricoles, forestiers et naturels | 61,07 | -0,17 | 0,00 | 60,90 | -0,17 |
| 5 Espaces ouverts artificialisés | 96,02 | -2,46 | 5,78 | 99,34 | 3,32 | 5 Espaces ouverts artificialisés | 202,44 | -11,34 | 1,90 | 193,00 | -9,44 |
| Espaces ouverts artificialisés | 96,02 | -2,46 | 5,78 | 99,34 | 3,32 | Espaces ouverts artificialisés | 202,44 | -11,34 | 1,90 | 193,00 | -9,44 |
| 6 Habitat individuel | 147,88 | -3,50 | 0,50 | 144,89 | -3,00 | 6 Habitat individuel | 150,62 | 0,00 | 0,00 | 150,62 | 0,00 |
| 7 Habitat collectif | 75,34 | -0,64 | 6,67 | 81,37 | 6,03 | 7 Habitat collectif | 199,64 | 0,00 | 5,90 | 205,53 | 5,90 |
| 8 Activités | 61,19 | -2,62 | 2,17 | 60,74 | -0,45 | 8 Activités | 135,02 | -2,10 | 6,69 | 139,61 | 4,60 |
| 9 Equipements | 24,98 | -0,39 | 0,25 | 24,84 | -0,14 | 9 Equipements | 125,55 | -0,42 | 2,75 | 127,87 | 2,32 |
| 10 Transports | 66,00 | -1,35 | 0,46 | 65,11 | -0,89 | 10 Transports | 249,88 | -0,74 | 9,56 | 258,70 | 8,82 |
| 11 Carrières, décharges et chantiers | 6,49 | -6,15 | 3,62 | 3,96 | -2,52 | 11 Carrières, décharges et chantiers | 19,16 | -16,06 | 4,04 | 7,14 | -12,02 |
| Espaces construits artificialisés | 381,69 | -4,79 | 3,81 | 380,71 | -0,98 | Espaces construits artificialisés | 879,87 | -1,72 | 11,34 | 889,48 | 9,61 |
| Total | 542,83 | -9,59 | 9,59 | 542,83 | 0 | Total | 1 143,38 | -13,23 | 13,23 | 1 143,38 | 0 |

Sources : IAU, fiches communales du MOS

Les surfaces d'habitations collectives et individuelles dominent l'occupation des sols (42% du territoire communal à Choisy-le-Roi, 30% à Villeneuve-Saint-Georges). Mais les autres fonctions territoriales sont également très présentes : les activités sur Valenton (23% de la surface de Valenton), les espaces ouverts artificialisés sur Valenton (31% de la surface) et sur Choisy-le-Roi (18% de la surface), les espaces de transport à Villeneuve-Saint-Georges (24% de la surface). Toutes les fonctions urbaines sont plus ou moins représentées : les modes d'occupation du sol sont assez équilibrés.

En termes d'évolution, il y a renforcement de la fonction d'habitations collectives sur les 4 communes du triage : à Villeneuve-Saint-Georges (+4,35%), Choisy-le-Roi (+6%), Valenton (+3,25%) et Créteil (+5,9%).

Synthèse

L'environnement proche du triage de Villeneuve-Saint-Georges, situé en zone urbaine dense, est un espace très convoité pour des fonctions à la fois de logement (de plus en plus de surfaces d'habitations collectives) et d'activités (opérations en cours, projets ou réflexions).

L'implantation d'un terminal de transport combiné sur le site n'apparaît pas en contradiction fonctionnelle avec ces projets, à la condition sine qua non de travaux d'accessibilité routière.

En revanche, l'acceptabilité politique des municipalités du triage pour un projet de ce type pose question. Les craintes sont celles d'un surcroît de nuisances sur un territoire déjà fortement impacté par les trafics routiers, aériens et ferroviaires et où le développement de la liaison verte Tégéval prend de l'importance.

9. Echéance de mise en œuvre

Le site est déjà un site ferroviaire remarquable, les collectivités locales sont sensibilisées à la valeur ajoutée de ce site pour leur territoire. Le fait que le site existe et soit embranché est un atout pour l'échéance de sa réalisation. Cependant, il sera nécessaire de réaliser une desserte routière de plusieurs kilomètres, ce qui conduit à ne pas envisager une exploitation de ce site à court terme.

10. Synthèse

Le terminal projeté sur Villeneuve-Saint-Georges, implanté sur la partie nord-est du site ferroviaire, permettrait d'assurer jusqu'à 10 trains AR/jour, de 1050 mètres. Le site pourrait également accueillir un terminal de ferroutage (à la place du terminal de transport combiné).

La zone de chalandise de Villeneuve-Saint-Georges à 30 minutes de route est relativement petite en superficie (139 communes) mais c'est l'une des plus riches d'Île-de-France (4 millions de m² de surfaces construites entre 1980 et 2009, opération de 5 000 m² et plus, soit près de 20% des surfaces construites en Île-de-France sur la même période), sur un périmètre qui couvre le Val-de-Marne, le nord de l'Essonne et la frange ouest de la Seine-et-Marne, accueillant des concentrations logistiques majeures (Orly-Rungis, Sénart...).

La desserte ferroviaire est de très bonne qualité, qu'il s'agisse de la configuration du site, de l'insertion sur le RFN et des accès aux radiales via la GC. Le fait d'implanter le terminal sur un site ferroviaire existant se traduit par des coûts limités.

La desserte routière du terminal dépend de la réalisation d'un projet routier d'envergure : il s'agit d'une voie de desserte raccordant le faisceau de voies ferrées à la RN406. Cet élément impacte le projet à la fois en termes de planning et de coûts.

L'implantation d'un terminal de transport combiné sur le site n'apparaît pas en contradiction fonctionnelle avec les projets urbains proches, à la condition d'effectuer des travaux d'accessibilité routière.