



Direction de la voirie et des mobilités
Direction adjointe fonctionnelle

RAPPORT N° 2024-8 - 2 . 9 . 35

au CONSEIL DÉPARTEMENTAL

Séance du 09/12/2024

Altival - Prorogation de la déclaration d'intérêt général du 10 février 2020 et de l'arrêté interpréfectoral de déclaration d'utilité publique du 10 mars 2020.

1- Historique

Altival est un projet stratégique d'infrastructure dédié à la circulation de plusieurs lignes de bus entre Noisy-le-Grand et Chennevières-sur-Marne qui vise à accompagner le développement urbain impulsé autour de l'ancienne voie de desserte orientale (ex-VDO), réserve foncière importante résultant de l'abandon par l'État du projet autoroutier A87 entre l'autoroute A4 et la RN40, par une desserte en transport en commun en site propre (TCSP), afin de relier ces secteurs à des modes lourds : RER A, RER E / ligne P et ligne 15 du Grand Paris Express.

Dans le futur, le projet pourrait se poursuivre pour créer une liaison avec le pôle de Sucy/Bonneuil et le TCSP 393 et résorber la coupure urbaine que représentent les voies SNCF et RER entre Chennevières et Sucy/Bonneuil.

Les principaux objectifs de cette opération sont ainsi :

- De structurer le développement urbain prévu sur les emprises de l'ex-VDO autour d'une liaison forte de transports collectifs ;
- De désenclaver le territoire de l'Est val-de-marnais, aujourd'hui excentré, en le « raccrochant » au système métropolitain (désenclavement des grands ensembles du plateau de Champigny-Chennevières) en améliorant le rabattement sur les pôles du réseau lourd existant et futur du RER A, RER E / ligne P et de la ligne de métro 15 ;
- D'améliorer les liaisons infra-départementales, notamment entre l'Est et l'Ouest du Val-de-Marne ainsi que les liaisons interdépartementales entre le Val-de-Marne et la Seine-Saint-Denis.

Le projet Altival est inscrit sur plusieurs documents directeurs :

- au schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) de 2013, sous le titre « TCSP Noisy-le-Grand Mont d'Est – Sucy-Bonneuil-RER »;
- au plan de déplacements urbains d'Île-de-France ;
- au contrat de plan État/Région (CPER) 2015-2020 au titre des T Zen / BHNS et autres TCSP ;
- au volet « mobilités » 2023-2027, du contrat de plan État/Région (CPER) 2021-2027 ;
- au plan local de mobilités du territoire GPSEA adopté le 15 décembre 2021.

À partir de 2007, le Département du Val-de-Marne a engagé des études sur le devenir possible de ces emprises de l'ex-VDO, tant du point de vue du développement urbain que de sa desserte en transport.

Lors de la révision du contrat particulier Région/Département du Val-de-Marne en 2012 (délibération CR 08-12), il a été inscrit une augmentation des crédits de 3,5 M€ à 5 M€ pour le TCSP Sucy-Bonneuil – Noisy-le-Grand Mont d’Est (ex-Altival), qui devait « permettre le démarrage en 2015 d’une première phase de réalisation entre la RD4 et la RD10 pour accompagner le Contrat de développement territorial (CDT)/gare du métro Grand Paris Bry-Villiers-Champigny ». Le périmètre du projet Altival a alors évolué par rapport au périmètre historique du projet de TCSP Noisy-le-Grand Mont d’Est – Sucy-Bonneuil-RER, afin de répondre aux enjeux de desserte de la gare Bry-Villiers-Champigny de la ligne 15 du Grand Paris Express.

Le syndicat des transports d’Île-de-France (STIF devenu Île-de-France mobilités) a mené entre 2013- et 2015 les études préparatoires au dossier d’objectifs et de caractéristiques principales (DOCP), qui ont permis de définir précisément le périmètre du projet de transport. Le DOCP a été approuvé en Conseil d’administration du syndicat des transports d’Île-de-France le 7 octobre 2015. Au cours de ce même Conseil d’administration, le STIF a désigné le Département du Val-de-Marne, Maître d’ouvrage du projet.

Le projet Altival a été confirmé sur un périmètre allant de Noisy le Grand à la RD4 à Chennevières. Le périmètre situé entre la RD4 et Sucy-Bonneuil est reporté à des études ultérieures que devra mener IDFM. Le transfert de maîtrise d’ouvrage au Département était motivé par les enjeux forts de coordination entre le projet Altival et les différentes opérations connexes : l’opération Est-TVM, le projet de pôle Bry-Villiers-Champigny, ainsi que les nombreux projets de développement urbain de ce secteur.

Le Département, ainsi désigné maître d’ouvrage du projet, a mené la concertation préalable qui s’est déroulée du 9 mai au 19 juin 2016, puis les études préliminaires en 2017 et 2018 qui ont conduit à l’approbation du schéma de principe et du dossier d’enquête d’utilité publique par la délibération n° 2018-6-2.1.20 du 17 décembre 2018 de la commission permanente du Département.

L’enquête unique d’utilité publique et de mise en compatibilité des documents d’urbanisme des communes de Noisy-le-Grand, Villiers-sur-Marne, Bry-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne, prescrite par arrêté inter-préfectoral n° 2019/2793 du 9 septembre 2019, s’est déroulée du 30 septembre au 4 novembre 2019.

La commission d’enquête a émis, un avis favorable à la déclaration d’utilité publique le 17 décembre 2019, sans réserve, assorti des trois recommandations suivantes :

- Recommandation 1 : « poursuivre les études opérationnelles relatives aux aménagements et dimensionnement des voies cyclables (ruptures du tracé, traversées des carrefours, etc...) et aux stationnements des vélos » ;
- Recommandation 2 : « poursuivre, en concertation avec la ville de Champigny-sur-Marne et la société du Grand Paris (SGP), les études entreprises concernant l’altimétrie de la RD10 afin de résoudre dans les meilleurs délais le problème de l’insertion du centre d’entretien et de maintenance (CEM) de la SGP. » ;
- Recommandation 3 : « s’assurer, lors des études opérationnelles que le positionnement des stations répond bien aux besoins inventoriés des riverains ».

La commission d’enquête a également émis le 17 décembre 2019, un avis favorable à la mise en compatibilité des documents d’urbanisme des communes de Noisy-le-Grand, Villiers-sur-Marne, Bry-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne, assorti de la recommandation suivante :

- que le Département du Val-de-Marne prenne en charge les dépenses que les communes devront engager pour modifier les diverses pièces de son plan local d’urbanisme (PLU), à la suite de la déclaration d’utilité publique concernant le projet Altival qui sera prise par le préfet du Val-de-Marne, préfet coordinateur de cette enquête publique.

En conséquence, conformément à l’article L. 126-1 du Code de l’environnement, le Département a déclaré l’intérêt général du projet Altival par délibération du conseil départemental n° 2020-1 - 2-1-13 en date du 10 février 2020.

Les Préfets du Val-de-Marne et de Seine-Saint-Denis ont déclaré l'utilité publique du projet Altival par l'arrêté inter-préfectoral n° 2020-842 du 10 mars 2020 pour une durée de 5 ans.

Le Département du Val-de-Marne a également réalisé en 2019-2022 les études d'Avant-Projet de l'opération. L'AVP d'Altival a été approuvé par le Conseil d'administration d'Île-de-France mobilités le 12 juillet 2022.

2- Décalage dans la réalisation de l'opération et évolutions du projet

Motivation du retard pris sur la conduite des études et la réalisation des travaux

Les études AVP se sont achevées en 2019 et ont permis la tenue de l'enquête publique préalable à la DUP cette même année. Suite à la déclaration d'intérêt général du projet Altival et à l'obtention de la déclaration d'utilité publique (DUP), le Département, soucieux de l'impact environnemental du projet, a étudié des mesures d'évitement et de réduction supplémentaires afin d'assurer une meilleure acceptabilité du projet lors de la prochaine étape réglementaire pour obtenir l'arrêté d'autorisation environnementale unique. La SGP porteuse de la réalisation de la ligne 15 Sud a confirmé la mise en service de la ligne fin 2025 et de la gare Villiers-Champigny-Bry (VCB) cette même année pour assurer la desserte voyageurs du territoire. En conséquence, le Département et ses partenaires locaux, se sont engagés à tout mettre en œuvre pour livrer les aménagements indispensables à l'ouverture de la gare VCB fin 2025.

Les réflexions relatives aux emprises de l'ex-VDO sur Champigny-sur-Marne dans le cadre du son plan guide nécessitaient un temps d'études et de consolidation important qui n'était pas compatible avec les délais de la mise en service de la ligne 15 Sud. De plus, la prise en compte des problématiques de compensations environnementales particulièrement exigeantes sur le secteur sud de l'ex-VDO du programme Altival rendait impossible la tenue des procédures environnementales suspendues en 2021 dans un calendrier compatible avec la mise en service de la future gare VCB ligne 15.

Ainsi, le Département a fait le choix, en accord avec les services de l'État, de scinder le projet en deux phases géographiques et opérationnelles, dans le respect des exigences des procédures, constituant alors :

- La tranche Nord : de Noisy-le-Grand jusqu'à la rue Fourny à Champigny-sur-Marne : ce périmètre, d'ores et déjà viabilisé, nécessitait une procédure de déclaration Loi sur l'eau et une instruction par le Conseil national de la protection de la nature réalisées en 2023 compatibles avec les délais de réalisation des travaux au droit de la gare VCB pour son ouverture au public en 2025 et une livraison de la tranche Nord d'Altival en 2030. Les aménagements de la tranche Nord sont en travaux actuellement ;
- La tranche Sud : de la rue Fourny à la RD4 à Chennevières-sur-Marne ; elle couvre le périmètre encore en friche de l'ex-VDO, qui ferait alors l'objet d'une reprise ultérieure d'études de projet, d'une procédure d'autorisation environnementale unique, d'expropriations, et un horizon d'une livraison de l'ensemble de la collectrice Altival au-delà de 2030.

Le programme d'acquisition foncière (AF) sur la tranche nord intéresse pour l'essentiel des acteurs publics propriétaires des actuelles emprises de voirie et porteurs des ZACs attenantes au domaine public routier. Dans ce contexte spécifique, le Département et ses partenaires ont donc engagé des négociations dans le but de réaliser une cession à l'amiable des emprises utiles et nécessaires au projet Altival tranche Nord. En tout état de cause, la DUP Altival demeure le vecteur juridique et opérationnel indispensable pour poursuivre sereinement le programme d'acquisition sur la tranche Nord.

Sur le périmètre de la tranche Sud, le Département a suspendu son programme en 2021, et a fortiori les acquisitions foncières. Le programme tranche Sud nécessite une enquête parcellaire qui reste à réaliser considérant que sur le périmètre de l'ex-VDO, l'état parcellaire avait permis d'identifier des propriétaires publics aussi bien que privés. Il est donc indispensable de disposer d'une DUP en cours de validité pour mener à bien les phases d'acquisitions de cette tranche Sud.

En conséquence, la stratégie de scinder l'opération en deux tranches pour tenir l'objectif de mettre la gare SGP en service avant fin 2025, portée dès 2021 par le Département et ses partenaires, impose, au regard de la durée importante des procédures réglementaires, un dépassement de la durée de 5 ans de la déclaration d'intérêt général et de la déclaration d'utilité publique initiales.

Évolutions du projet

Le Département a présenté aux partenaires financeurs les évolutions techniques du projet ainsi que les évolutions relatives au coût lors de Comité des financeurs du 7 novembre 2023 et du 15 mai 2024.

En effet, à la suite de l'enquête publique, le Département s'est engagé à tenir compte des recommandations formulées par la commission d'enquête, mais a également porté un programme plus ambitieux au regard des attentes des acteurs et associations du territoire visant à améliorer l'avant-projet qui avait été soumis à enquête.

Ainsi, les études de projet (PRO), portées uniquement sur la tranche Nord dès 2021, ont intégré plusieurs éléments nouveaux suivants :

- Augmenter la largeur des emprises du projet : en effet, le Département a pris le parti de créer des continuités cyclables supplémentaires, notamment sur le périmètre du pôle gare SGP VCB en lien avec la recommandation de la commission d'enquête ;
- Réaliser un programme de gestion des eaux de ruissellement plus ambitieux en favorisant la gestion par le moyen de noues végétalisées permettant une meilleure gestion des eaux de ruissellement en débit régulé dans le réseau d'assainissement et en favorisant l'infiltration directe à chaque fois que cela était possible ;
- Déployer ce nouveau programme sur des emprises foncières plus importantes que ce qui était prévu dans la DUP. L'élargissement des emprises sur la tranche Nord est fait hors expropriation et ne nécessite pas de modifier le périmètre de la DUP.

Par ailleurs, les études géotechniques détaillées réalisées en début de PRO ont démontré de façon certaine que les sols porteurs des routes existantes étaient de très mauvaise qualité. Ce constat impose donc des terrassements plus importants sur l'ensemble du projet de la tranche Nord pour purger le sol d'assise, des renforcements de chaussées et des soutènements et protections supplémentaires pour les ouvrages d'art.

En conclusion, les évolutions du projet représentent des améliorations du programme initial de la tranche Nord pour tenir compte notamment des remarques issues de l'enquête publique, sans pour autant nécessiter une reprise de l'enquête publique et de la procédure de DUP.

3- Coût et financement du projet

Île-de-France Mobilités (IDFM) a approuvé en Conseil d'administration le dossier AVP Altival le 12 juillet 2022, à l'exception de son coût d'objectif dont le montant n'intégrait pas l'ensemble des aspects de l'opération, notamment la maîtrise du foncier, les mesures environnementales, et l'impact du séquençage. Le Département a donc retravaillé les estimations initiales en se basant sur les études de projet de la tranche Nord et une réévaluation des coûts du secteur Mont d'Est et de la tranche Sud.

Outre les évolutions techniques du projet présenté ci-avant (fonctionnalités supplémentaires réalisées, terrassements et reconstructions très importantes induites par l'état dégradé du sous-sol), la part du foncier sur la tranche Nord n'était pas connue au moment de l'AVP et avait donc été sous-estimée. Le Département, suite aux études PRO, a réévalué cette part en intégrant le coût des procédures de cession et des actes notariés.

L'estimation AVP de la tranche Nord n'intégrait pas le coût de réalisation et d'entretien des mesures environnementales "Éviter, Réduire, Compenser" (ERC) qui pallient à l'impact environnemental du projet. A la suite des études PRO, le coût de réalisation des mesures ERC a été intégré aux estimations, ainsi que son entretien sur 28 ans.

La tranche Nord est divisée en secteurs géographiques plus petits (5 au total) qui seront réalisés les uns après les autres en fonction de la capacité d'investissement pluriannuelle du Département. En conséquence, le Département a intégré un coût de réalisation et d'exploitation supplémentaire qui permet de prendre en compte un raccordement provisoire (découpage opérationnel) entre un secteur qui serait réalisé et le suivant sur lequel les travaux n'auraient pas débuté.

Enfin, le coût du projet de la tranche Nord a dû intégrer des frais supplémentaires relatifs à la mission de sécurité ferroviaire de suivi des travaux des ouvrages d'art du secteur 4 à Villiers-sur-Marne fondé sur les besoins des consignations caténaïres imposées par SNCF Réseau en raison des interfaces de travail avec le réseau ferré des Grandes Lignes et de la Grande Ceinture en exploitation.

Pour toutes ces raisons, le coût du projet présenté à l'AVP de synthèse (12/07/2022) a augmenté.

L'augmentation du coût du projet se justifie au regard d'un programme plus ambitieux ne remettant pas en cause les fonctionnalités soumises à enquête publique qui demeurent identiques (plateforme bus, continuités actives vélos et piétons, voirie réduite à 2*1 voie pour assurer la desserte du territoire).

Les estimations initiales proposées dans l'AVP de synthèse sont les suivantes (conditions économiques décembre 2019) :

- Frais de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre et acquisition foncières : 21,49 M€ HT ;
 - Coûts d'investissement travaux : 99,75 M€ HT ;
 - PAI (10 %) : 9,97M€ HT ;
 - Coût total : 131,21 M€ HT ;
- Soit 157,45 M€ TTC.**

Les estimations actualisées du coût d'objectif du projet Altival approuvé par Ile-de-France mobilités lors de son Conseil d'administration du 18 juin 2024 sont les suivantes (conditions économiques décembre 2019) :

- Frais de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre et acquisition foncières : 43,27 M€ HT ;
 - Coûts d'investissement travaux : 123,66 M€ HT ;
 - PAI (10 %/5 %) : 9 M€ HT ;
 - Coût total : 175,93M €HT ;
- Soit 211,11 M€ TTC.**

D'un point de vue subventionnel, 155,76 M€HT s'inscrivent dans un financement CPER avec l'État et la Région. La création du nouveau barreau de la RD10 entre la rue Fourny et la RD4 à Chennevières-sur-Marne s'inscrit quant à lui à hauteur de 20,17M€ HT dans le cadre du dispositif régional plan route de demain au travers de conventions de financement bilatérales Département/Région. Plusieurs conventions de financement ont déjà été conclues permettant de couvrir une partie des études et acquisitions foncières des 2 tranches (Nord et Sud) et une partie des travaux de la tranche Nord. D'autres conventions pour les futures phases de travaux seront à conclure avec les partenaires financeurs afin de couvrir l'ensemble des besoins de l'opération dans le cadre du CPER et du plan route.

4- Prorogation de la déclaration de projet et de la déclaration d'utilité publique

Déclaration de Projet :

Par délibération n° 2020-2-1-13 du 10 février 2020, le Conseil départemental a déclaré l'intérêt général du projet de Altival en s'appuyant sur les éléments ci-dessous.

Le caractère d'intérêt général du projet Altival se justifie dans la mesure où le projet répond aux deux objectifs principaux d'intérêt général suivants :

- De renforcer la desserte d'un territoire enclavé et/ou peu accessible, en favorisant le rabattement vers les grands pôles de transport en commun ;
- De favoriser les déplacements locaux en permettant aux usagers de gagner du temps et du confort d'une part et d'autre part aux transports en commun de renforcer leur fiabilité et leur régularité.

Les motifs justifiant de l'intérêt général sont les suivants :

- Le projet Altival renforcera la desserte d'un territoire enclavé et/ou peu accessible, en favorisant le rabattement en transport en commun et pour les modes actifs vers les grands pôles de transport en commun et en particulier la nouvelle gare du métro 15 et du RER E Bry-Villiers-Champigny et la gare du RER A Noisy-Mont-d'Est ;
- Le projet Altival favorisera l'usage et le report modal vers les transports en commun et permettra d'une part aux usagers de gagner du temps et du confort et d'autre part aux transports en commun de renforcer leur fiabilité et leur régularité ;
- Le projet Altival favorisera l'usage du vélo notamment comme mode de déplacement au quotidien ;
- Le projet Altival favorisera le développement urbain du secteur en constituant un axe structurant pour l'ensemble des zones en mutation ;
- La conception du projet Altival a été guidée par le souci de coordonner le projet Altival avec les autres projets de transport et projets urbains du secteur, en limitant autant que faire se peut l'utilisation du foncier privé et les impacts sur les espaces naturels ;
- L'intérêt général du projet Altival est confirmé par les études de rentabilité socio-économiques présentées dans le dossier d'enquête publique d'autant que le projet sera bénéfique pour les communes environnantes compte tenu des possibles aménagements connexes.

De plus, s'agissant d'une infrastructure implantée en voirie qui permettra d'offrir une alternative à la voiture particulière, le projet contribue à la mise en œuvre du futur plan des mobilités de l'Île de France (en remplacement du plan de déplacements urbains de la Région Île-de-France). Aussi, l'opération Altival répond pleinement aux objectifs d'intérêt général, aux orientations du SDRIF-E et aux objectifs du plan des mobilités. Enfin, l'avis favorable émis sans réserve par la Commission d'enquête sur la procédure de déclaration d'utilité publique confirme l'intérêt général du projet.

Par conséquent, au regard de l'ensemble de ces éléments, le projet Altival présente un caractère d'intérêt général justifiant que le Département se prononce en faveur d'une déclaration de projet.

Néanmoins, pour les motifs évoqués dans le présent rapport, l'état parcellaire et les plans parcellaires n'ont pas été mis à jour sur l'ensemble du programme de la tranche Sud. La mise à jour se fera à partir du 1^{er} trimestre 2025 et s'appuiera sur les études de projet qui reprendront à partir de l'été 2025. L'enquête parcellaire pourrait se dérouler à partir de 2027.

Conformément aux dispositions de l'article L. 126-1 du Code de l'environnement, afin d'éviter la caducité de la déclaration de projet du 10 février 2020, et en l'absence de changement dans les circonstances de fait ou de droit, le délai doit être prorogé pour la même durée, sans nouvelle enquête, par une déclaration de projet prise dans les mêmes formes que la déclaration initiale et intervenant avant l'expiration du délai de cinq ans.

Cette nouvelle déclaration de projet aura pour effet de proroger le délai pour une durée de 5 ans.



DÉLIBÉRATION N° 2024 -8 - 2 . 9 . 35

du CONSEIL DÉPARTEMENTAL

Séance du 09/12/2024

Le Conseil départemental du Val-de-Marne s'est réuni le 09/12/2024, dans la salle des séances de l'Hôtel du Département, conformément à l'article L. 3121-9 alinéa 2 du Code général des collectivités territoriales.

Étaient présents :

Étaient absents excusés :

Membres de la commission ayant donné délégation de vote pour la séance :

Objet : Altival - Prorogation de la déclaration d'intérêt général du 10 février 2020 et de l'arrêté interpréfectoral de déclaration d'utilité publique du 10 mars 2020.

LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL,

Vu le Code général des collectivités territoriales ;

Vu le Code de l'urbanisme et notamment les articles L. 103.2 à L. 103-6 ;

Vu le Code de l'environnement et notamment ses articles L. 122-1-1, L. 123-1 et suivants, R. 122-13, R. 123-1 et suivants et L 126-1 et suivants ;

Vu le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et notamment ses articles L. 110-1, L. 121-5 et L. 122-1 ;

Vu le plan de déplacement urbain de la Région Île-de-France approuvé par le Conseil régional le 19 juin 2014 ;

Vu le contrat de plan État - Région d'Île-de-France sur la période 2015-2020, signé le 9 juillet 2015 ;

Vu le contrat particulier Région Île-de-France/Département du Val-de-Marne 2009-2013 ;
Vu le plan local des mobilités approuvé par le Conseil du territoire de GPSEA le 15 décembre 2021 ;

Vu le plan de déplacements du Val-de-Marne adopté par le Conseil général du Val-de-Marne le 16 mars 2009 et actualisé le 28 janvier 2019 ;

Vu le protocole relatif au volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027 signé le 20 décembre 2023 ;

Vu le schéma directeur environnemental (SDRIF-E) approuvé par le Conseil régional le 11 septembre 2024;

Vu la délibération du Conseil départemental n° 2020-1 - 2-1-13 en date du 10 février 2020 déclarant l'intérêt général du projet Altival, projet d'infrastructure collectrice de transports collectifs et voiries associées entre Noisy-le-Grand-Mont d'Est et Chennevières-sur-Marne ;

Vu l'arrêté inter-préfectoral n° 2020-842 du 10 mars 2020 déclarant d'utilité publique le projet d'infrastructure collectrice de transports collectifs et voiries associées dénommé Altival dans les communes de Noisy-le-Grand (Seine-Saint-Denis), Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne (Val-de-Marne),

Considérant que le projet Altival qui constitue une infrastructure collectrice de transports collectifs et voiries associées entre Noisy-le-Grand-Mont d'Est et Chennevières-sur-Marne, a pour objectifs principaux :

- De renforcer la desserte d'un territoire enclavé et/ou peu accessible, en favorisant le rabattement vers les grands pôles de transport en commun ;
- De favoriser les déplacements locaux en permettant aux usagers de gagner du temps et du confort d'une part et d'autre part aux transports en commun de renforcer leur fiabilité et leur régularité.

Considérant les motifs justifiant de l'intérêt général :

- Le projet Altival renforcera la desserte d'un territoire enclavé et/ou peu accessible, en favorisant le rabattement en transport en commun et pour les modes actifs vers les grands pôles de transport en commun et en particulier la nouvelle gare du métro 15 et du RER E Bry-Villiers-Champigny et la gare du RER A Noisy-le-Grand-Mont d'Est ;
- Le projet Altival favorisera l'usage et le report modal vers les transports en commun et permettra d'une part aux usagers de gagner du temps et du confort et d'autre part aux transports en commun de renforcer leur fiabilité et leur régularité ;
- Le projet Altival favorisera l'usage du vélo notamment comme mode de déplacement au quotidien ;
- Le projet Altival favorisera le développement urbain du secteur en constituant un axe structurant pour l'ensemble des zones en mutation ;
- La conception du projet Altival a été guidée par le souci de coordonner le projet Altival avec les autres projets de transport et projets urbains du secteur, en limitant autant que faire se peut l'utilisation du foncier privé et les impacts sur les espaces naturels ;
- L'intérêt général du projet Altival est confirmé par les études de rentabilité socioéconomiques présentées dans le dossier d'enquête publique d'autant que le projet sera bénéfique pour les communes environnantes compte tenu des possibles aménagements connexes.

Considérant le rapport de Monsieur le Président du Conseil départemental du Val-de-Marne.

Sur le rapport présenté au nom de la 2^e commission par M. Amsler ;

Sur l'avis de la commission des finances :