

LES PROBLEMATIQUES DU VAL-DE-MARNE

1. Un département disposant d'atouts

Une population jeune et en expansion

Le Val-de-Marne compte **1 298 340 habitants** (chiffre 2009). Il est le département le moins peuplé de la Petite couronne, mais aussi le moins dense (5348 habitants par km²).

Le Val-de-Marne est un département jeune : 30% de la population a moins de 25 ans (contre 25% en France métropolitaine) et plus de la moitié a moins de 40 ans. Le département est marqué par **un taux de natalité fort** (16,5 naissances pour 1 000 habitants en 2007, alors que le taux national est de 12,8).

Un réseau de transport dense

- **Trois autoroutes A4, A6, A86** relient le Val de Marne au nord, au sud et à l'est de l'Europe. Les Routes Nationales du département supportent un trafic moyen de **40 000 véhicules** par jour.
- Le département du Val de Marne est traversé par la **Seine et la Marne**. La Seine, seul axe non saturé, connectée au bassin rhodanien, est navigable à grand gabarit, ainsi que la Marne qui est reliée au bassin rhénan. En 1998, plus de 2 millions de tonnes de marchandises ont transité par ces deux fleuves soit 2% du volume total.
- Le transport ferroviaire assure 11,4 % du transport de marchandises du Val de Marne (près de 5 millions de tonnes).
- Le centre de transit ou "hub" aérien de l'Aéroport d'Orly, représente 250 00 tonnes de fret.
- **3 lignes de métro :**
- Ligne 1 : Château de Vincennes (94) - La Défense Grande Arche (92)
- Ligne 7 : Villejuif Louis Aragon (94) - La Courneuve 8 mai 1945 (93)
- Ligne 8 : Créteil préfecture (94) - Balard (75)
- **4 lignes de trains express régionaux :**

- RER A : gare terminus Boissy Saint Léger (Val de Marne)
- RER B : gare terminus Orly-sud (Val de Marne)
- RER C : dessert les gares en Val de Marne de l'Aéroport d'Orly, Rungis, Ablon Villeneuve le Roi, Vitry, Ivry.
- RER D : dessert les gares en Val de Marne de Villeneuve Saint Georges, Villeneuve-Prairie, Le Vert de Maisons, Maisons-Alfort-Alfortville

Un département qui prend une large part au développement économique régional

- **Le Val-de-Marne, une porte d'entrée sur l'Île-de-France**

Le pôle Orly-Rungis est un des principaux atouts économiques du Val-de-Marne : sur cette zone se trouve un aéroport international, Paris-Orly, deuxième aéroport de France, qui génère à lui seul plus de 27 000 emplois, le Marché international de Rungis, le Parc d'affaire SILIC, la plateforme logistique de la SOGARIS... soit en tout plus de 3 000 entreprises et 6 000 emplois.

- **Un pôle Santé**

Concernant la santé, le Val-de-Marne possède un réseau exceptionnel de 51 hôpitaux, dont 5 centres hospitaliers universitaires. Il abrite aussi le premier centre de cancérologies de France (l'Institut Gustave-Roussy) et de nombreux centres de recherche publics (l'Institut Pasteur, l'école normale supérieure de Cachan, les hôpitaux Charles-Foix et Henri-Mondor, l'AFSSA, AFSSET, l'Institut National de Veille Sanitaire, l'École nationale vétérinaire de Maisons-Alfort, l'Inserm etc.) et privés (Sanofi-Aventis, Abbot, Septodont, Menarini).

- **Un pôle Image**

Côté image, autour de l'Institut national de l'audiovisuel, de la Société française de production, et de l'Institut géographique national/Météo France, c'est tout un projet qui est engagé : le Val-de-Marne a en effet été retenu comme un pôle de compétitivité à vocation mondiale, image, multimédia et vie numérique sous le nom de Cap Digital. Les boucles de la Marne sont particulièrement concernées par cette activité, perpétuant ainsi la mémoire des studios de Joinville et l'histoire de la photographie et de l'image animée avec Daguerre à Bry-sur-Marne.

- **Un pôle Technologique**

Les hautes technologies possèdent un espace dédié au sein de la vallée de la Bièvre. Sur les 27 communes de cette "Silicon Valley" à la française, dix se trouvent en Val-de-Marne. En 2005, le Val-de-Marne abritait 481 794 emplois salariés, soit

1/10ème de l'emploi salarié francilien et 2,1 % des emplois salariés français. Le taux moyen de chômage est aujourd'hui de 6,4%, avec cependant de fortes disparités d'une commune à l'autre.

- **Un potentiel de rayonnement culturel**

Le château de Vincennes, le Mac Val, les bords de Marne, la Roseiraie, le musée de l'Ecole Vétérinaire, les espaces boisés et ruraux du plateau Briard (château de Grosbois),... autant de potentiels culturels et touristiques qui restent aujourd'hui à valoriser et à développer.

2. La gauche départementale et régionale a une lourde responsabilité dans la dégradation de la situation du Val-de-Marne.

- **Une fiscalité rédhibitoire dans les collectivités de gauche**

Le Conseil général socialo-communiste a un taux de taxe professionnelle très élevé (10,82%) et en constante augmentation : + 32% en 10 ans.

De son côté, la région a augmenté de 69% le taux de la taxe professionnelle depuis 2004, ce qui représente chaque année un prélèvement supplémentaire de 150 M€ sur les entreprises franciliennes.

A cela s'ajoute la fiscalité de certaines communes de gauche.

Parmi les 10 villes en Ile-de-France qui appliquent les taux de taxe professionnelle les plus élevés 2 sont dans le Val-de-Marne et gérées par la gauche :

- Champigny : 31,51%
- Ivry : 29,46%

En conséquence, les entreprises ne s'installent plus dans certaines communes : c'est un vote avec les pieds.

- **L'alibi : l'agence de développement départementale**

Après 25 ans d'immobilisme, l'exécutif communiste du Conseil général a enfin pris conscience du retard accumulé par notre département en matière de développement économique.

D'où la création d'une Agence de développement départementale (budget 2,6 M€/an). L'idée est louable et la promotion du Val-de-Marne à l'étranger, en dehors du Salvador et du Vietnam du Nord (qui sont jumelées avec le Conseil général) est une nécessité pour créer des emplois.

- **Un urbanisme non maîtrisé dans les villes de gauche**

Dans bien des villes de gauche, gérées par le PC, les choix urbanistiques ont conduit à des situations catastrophiques en termes de qualité de vie, de sécurité et de développement économique.

On observe dans de nombreuses communes (Vitry, Ivry, Valenton...) la présence d'immenses friches industrielles laissées à l'abandon. C'est aujourd'hui, l'Etat qui doit corriger via l'ANRU et l'OIN la carence dans la gestion de ces territoires.

Un département qui aurait pu devenir l'équivalent des « Hauts de Seine » de l'Est parisien » mais qui n'a pas pu se développer.

Le Val-de-Marne est le «dernier de la classe» des départements franciliens en matière économique:

- en matière d'exportation. Les entreprises val-de-marnaises sont celles qui exportent le moins à l'étranger.

en matière d'emplois dans l'industrie. Avec seulement 8 % des effectifs salariés travaillant dans l'industrie, le Val-de-Marne est le département le moins industriel de notre région

- **Un département sans image et sans visibilité**

A la différence des autres départements de la petite couronne (Hauts-de-Seine et Seine –Saint-Denis), le Val de Marne n'a pas su mettre en valeur ses atouts et se trouver une identité.

3. Les dossiers prioritaires pour l'avenir du Val-de-Marne

L'urgence des transports en commun

- **Résoudre le problème de la saturation des RER A, C, D, E.**

Par exemple pour le RER A dans le Val-de-Marne :

- **Créer** une desserte spécifique entre Noisy le Grand et Chessy pour assurer au mieux les déplacements internes au sein de Marne la Vallée
- **Prolonger** l'intégralité des trains jusqu'à Boissy Saint Léger...
- **Accroître** la fréquence des trains de la Nation vers Boissy Saint-léger-Marne la Vallée en créant une boucle interne sur cette partie du réseau.

- **Développer les déplacements de banlieue à banlieue :**

Accélérer le projet ORBIVAL/ARC EXPRESS :

Attentes des élus du Val de Marne :

- **Le projet** doit être un véritable métro souterrain avec un nombre de stations suffisamment important pour irriguer les territoires (13 dans le projet ORBIVAL)

- **Favoriser** le passage de la ligne par Fontenay-sous-Bois (reprise du trajet Orbival puis du trajet T1 jusqu'au RER E de Noisy-le-Sec avec la possibilité d'un décrochement vers Paris-Est Marne la Vallée (Cité Descartes).

ALTIVAL :

Ce projet non inscrit au CPER ne verra pas le jour avant 2020 ! Il serait cependant un moyen efficace de désenclaver des territoires mal desservis aujourd'hui.

TCSP sur le tracé de l'ex VDO : ALTIVAL, Trajet Bonneuil/Noisy-le-Grand

Tracé: Sur les emprises de l'ex VDO avec une variante au niveau de Bry et Villiers déterminant l'arrivée à Noisy le Grand par le nord ou le sud.

Nature : Bus en site propre évolutif vers mode tram fer.

Prolongement du Trans Val de Marne (TVM) et du tramway T1 :

- **Accélération** du calendrier de l'Est TVM sur des itinéraires majoritairement en site propre.
- **Tramway T1** : ce projet, à l'étude depuis 2001 a été différé deux fois, suite à un renouvellement de l'équipe municipale de Noisy le Sec en 2003 et à un tracé qui a n'a pas fait l'unanimité lors de la concertation 2005. Une nouvelle concertation s'est donc déroulée sur les 5 communes concernées par le tracé: Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois. Le coût d'infrastructure est estimée à 400M€ et le projet ne s'achèverait pas avant 2015.
- **Prolongation** de la ligne 1 du métro jusqu'aux Rigollots et Val de Fontenay :

- Financements à inscrire dans le CPER 2014/20 pour faire suite aux crédits d'études inscrits dans le CPER 2008/2014

- **Développement** du transport fluvial, des hommes et des marchandises

A partir du port de Bonneuil : création de plates-formes multimodales pouvant associer le fluvial au fret SNCF (passage de l'autoroute ferroviaire reliant le Havre à Lisbonne par Bonneuil)

Extension de Vogüé dans Paris et jusque dans les Hauts-de-Seine, en améliorant l'intermodalité avec les stations de métro et la tarification.

- **Développer** des modes de transport complémentaires à l'offre de la RATP sur l'ensemble des territoires de façon plus équitable. Ex : Haut Val-de-Marne ou Plateau briard.

Le STIF est actuellement en train de revoir totalement sa participation au financement des réseaux locaux de transport en commun qui complète l'offre de la RATP (transporteurs privés, syndicats locaux de transport...). Un nouveau contrat appelé TII est proposé par le STIF aux gestionnaires de ces réseaux et aura de grandes conséquences sur la tarification et l'offre de transport proposée.

S'il n'est pas anormal que le STIF cherche à rationaliser l'offre et veille à assurer une certaine cohérence, son intervention ne doit pas se solder par un surcoût important pour les communes ou communautés d'agglomération faisant appel à des prestataires relais (Pour le Haut Val de Marne : réseau SITUS qui dessert notamment la gare RER de Sucy-Bonneuil) ni par une diminution intempestive de l'offre dans des secteurs situés à l'écart des lignes régulières de la RATP. Il ne faudrait pas que les territoires déjà privés du réseau RATP se trouvent dépourvus de ces relais car les habitants n'auraient alors pas d'autre alternative que l'usage de leurs voitures particulières sur des axes routiers et autoroutiers déjà largement saturés.

- **Développer** de nouvelles lignes est nécessaire mais il faut également préserver et améliorer l'existant.
- **Modernisation des réseaux autoroutiers et des grands axes routiers**
- **Aménagement du pont de Nogent**

Aménagement du Pont de Nogent (inscrit depuis 9 ans dans le CPER !) : suppression des feux tricolores, séparation des flux autoroutiers et des flux locaux, création d'un nouvel ouvrage au dessus de l'A4 pour accéder au sens Province/Paris, passerelle accolée pour les piétons et les cyclistes.

Inscription depuis cette année au programme de modernisation des itinéraires. Coût des travaux : 34 M€, démarrage éventuel des travaux en 2014

- **Transformation de l'autoroute A4 en « avenue métropolitaine »**

Il est aujourd'hui urgent d'améliorer les déplacements dans l'Est Parisien et sur l'ensemble de la Région avec la nécessité de déplacements internes à l'Est parisien mais aussi de mise en relation de polarités métropolitaines. L'autoroute A4 constitue une barrière physique infranchissable et il est urgent de réfléchir à une transformation en voie urbaine. L'évolution des axes autoroutiers (développement de transports en commun sur l'autoroute) doit permettre d'en valoriser le foncier encore disponible (plusieurs dizaine d'hectares le long de l'A4) et d'en faire des axes de développement pour l'ensemble de la population (développement économique, logements, formation, parcours culturels) avec l'obligation de soulager le RER A.

Réserver de façon permanente une voie aux transports en commun, aux taxis et au covoiturage, bande d'arrêt d'urgence aujourd'hui ouverte aux heures de point à titre expérimental entre Nogent et Joinville; limiter la vitesse à 70 km/h

- **RN 19**

Réalisation de la tranche sud des travaux de la déviation à Boissy Saint Léger de la RN 19 à accélérer. Financement à 70 % par la région. Inscrite au Programme de modernisation des Itinéraires. Poursuivre son aménagement jusqu'à la Francilienne.

Renforcer l'attractivité et le développement du département en soutenant les pôles économiques Val de marnais

- **Le renforcement** du pôle de Santé public du département pourrait être assuré par :
 - 1) le rapatriement de l'institut national du Cancer (sur le site des hôpitaux de Saint-Maurice par exemple)
 - 2) le projet de création d'un grand campus en recherche en santé animale et humaine sur le site d'École Nationale Vétérinaire de Maisons-Alfort en lien avec l'AFSSA et l'AFSSET.

Un partenariat entre la Caisse des Dépôts, le ministère de l'Agriculture, l'ENVA, l'AFSSA et l'AFSSET a été signé en vue de la mise en œuvre du nouveau schéma directeur de l'École. La restructuration prévoit la création de 50 000 m² de bâtiments dédiés à l'enseignement et à la recherche pour un budget de 150 millions d'€.

- **Le développement** du pôle image pourrait être accéléré par la réalisation du projet de développement foncier sur le site de l'INA à Bry sur Marne. C'est en effet le 1^{er} pôle de formation européen de l'audiovisuel, mémoire de la télévision, de la radio et d'Internet, membre depuis 2009 du Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur (PRES) Paris Est
- **Vallée Scientifique** de la Bièvre, qui concentre de nombreuses activités de recherche scientifique et technologique ;

La Vallée scientifique de la Bièvre est le maillon central du cône sud francilien de la recherche et de l'innovation en rassemblant les quartiers universitaires de Paris, le Génopôle d'Évry, le pôle d'Orsay-Saclay ainsi que le secteur de Saint-Quentin-en-Yvelines. Ce "cône sud de l'innovation" concentre sur un système territorial cohérent, continu et complémentaire, la plus grande part de la recherche, publique et privée, d'Île-de-France (37 000 étudiants, 10 000 personnes, dont 4 000 chercheurs et ingénieurs, 230 laboratoires de recherche d'organismes publics ou privés) Le cône sud de l'innovation accueille deux pôles de compétitivité "mondiaux", MEDICEN et SYSTEM@TIC, dont l'action doit pouvoir s'inscrire plus fortement dans le territoire et dans le rapport avec ses PME-PMI.

Les activités les plus représentées sont les recherches et technologies de la santé, avec plusieurs domaines d'excellence (lutte contre les maladies du système nerveux, lutte contre le cancer, sciences et techniques du médicament, imagerie biomédicale),

les sciences appliquées au métier d'ingénieur (lasers, mécanique des fluides, aérodynamique, etc.), mais aussi les sciences humaines et sociales.

- Plaine centrale du Val-de-Marne autour de Créteil, pôle universitaire et économique majeur
 - Orly/Rungis/ Seine-amont, qui bénéficie d'un grand potentiel foncier
 - Pôle tertiaire de Val-de-Fontenay
- Accompagner l'effort de construction de 70 000 logements en Ile-de-France**

Le Val-de-Marne doit contribuer à cet effort de construction de logements nouveaux en Ile-de-France. La densification devra se faire en priorité dans les nombreux territoires en friche ou délaissés. Le respect des zones pavillonnaires devra faire partie de la politique régionale au titre de la préservation de la qualité de vie.

Construction de logements par an	SDRIF 1994	Construction moyenne annuelle observée entre 1990 et 2005	Projet de SDRIF
Val de Marne	6 500	4 700	7 500

De même, la création de logements doit s'effectuer à proximité des zones d'emplois pour limiter les déplacements entre les lieux de travail et le domicile.

Construction de logements sociaux pour les étudiants et les personnes dépendantes

Il est nécessaire de mettre en œuvre une politique de production de logement volontariste et équilibrée (logements sociaux, intermédiaires, accession à la propriété, secteur libre)

Un effort particulier pourra être effectué pour l'octroi d'aides régionales à l'accession à la propriété, notamment sur les territoires où le taux de logement sociaux est déjà très élevé.

Tout ceci devra être réalisé dans un souci constant de cohésion sociale, de mixité sociale et de respect des exigences du Grenelle de l'Environnement.

- Favoriser le développement touristique en Val de Marne

Développement du Pôle touristique le plus actif du Val-de-Marne, le Pôle touristique des boucles de la Marne : valorisation de sa notoriété ; développement des projets initiés (notamment le « chemin de l'image et de la mémoire » autour du cinéma) ;

promotion des espaces verts, des circulations douces et fluviales. Implantation du Musée de l'Histoire de France à Vincennes

- **Développer un parcours de formation complet sur le territoire du Val-de-Marne**

- **Marne La Vallée et Créteil**

- Mise en place du PRES Paris EST et validation du projet au travers de l'opération Campus, d'où la nécessité de développer les logements étudiants et la coopération entre l'université et le tissu économique local

- Nécessité de mise en relation physique des deux universités au niveau des transports en commun (aujourd'hui il faut repasser par Paris pour aller de Marne la Vallée à Créteil)

- accompagner le rapprochement et l'essaimage technologique entre les universités et les entreprises

- **Lycée international**

- Appréhender le dossier du Lycée sous l'angle du développement économique et pas uniquement sous l'angle de la formation (accueil des enfants des salariés étrangers expatriés sur notre territoire)

- ▣ Développer un réseau de classe primaires internationales sur le département en vue de l'installation du futur Lycée international sur les territoires de Noisy le Grand/Bry-sur-Marn

- **Réduire** les délais de construction ou de rénovation des lycées

Actuellement, les délais de rénovation sont très longs. Par exemple, à Sucy en Brie au lycée Montaleau le projet de restructuration a été lancé en 2002 et à ce jour, il n'est toujours pas achevé.

A Fresnes, l'opération de rénovation du lycée Frédéric Mistral commencée en 2000, **n'est toujours pas achevée.**

- **Ouverture** de nouvelles filières de formation dans les CFA en lien les pôles de développement économiques

L'Ile-de-France compte deux grands pôles aéroportuaires : Roissy-Charles-de Gaulle (95) et Orly (94).

Cependant, l'exécutif PS-PC-Verts ne met pas les moyens pour tirer profit de ces bassins d'emplois en développant les formations ayant un lien avec le secteur de la mécanique aéronautique et spatiale.

A ce jour, il n'existe que 3 lieux de formations en Ile-de-France ! Et seulement 4 diplômes sont financés par le Conseil Régional et il n'y a aucune formation sur le site d'Orly.

BAC Pro Aéronautique option mécanicien système-cellules	Air France Formation (Massy, 91) Thalès Service (Bonneuil-en-France, 95)
Mention Complémentaire Maintenance aéronautique	
BTS Maintenance et exploitation des matériels aéronautiques	
Licence Pro Techniques aéronautiques et spatiales	Université Paris Ouest Nanterre La Défense – IUT de Ville d'Avray (92)

- **Faire de l'Île-de-France la première écorégion d'Europe**
- **La lutte contre les pollutions** et les nuisances sonores

Réduire les nuisances sonores créées par les voies ferrées (RER, Fret, ligne PLM) par l'aéroport d'Orly et par les autoroutes A4 et A86.

Concernant la lutte contre les nuisances phoniques des autoroutes, il s'agit particulièrement de veiller à la mise en œuvre des engagements pris dans le cadre du PDMI pour la réalisation de protections phoniques le long de l'A4 et A86 à Saint-Maurice, Maisons-Alfort et Créteil, ainsi que pour la réalisation de protections phoniques le long de l'A4 à Charenton, avec notamment une couverture de l'A4 de part et d'autre du pont de Charenton (25 millions d'€ prévus dans le cadre du PDMI).

A Joinville, lancement des travaux de protection phonique et de réduction des autres nuisances environnementales (eaux de ruissellement, pollution lumineuse et atmosphérique, etc.) à la suite de l'enquête publique.

- **Les Parcs Naturels Régionaux** et les forêts régionales

Actuellement quatre Parcs Naturels Régionaux (PNR) facilement accessibles accueillent les visiteurs en Île-de-France.

Le Val-de-Marne est particulièrement riche en espaces verts remarquables qu'il faut non seulement préserver mais aussi valoriser. Les villes de Sucy-en-Brie et Boissy-Saint-Léger se partagent ainsi le vaste Domaine du Piple, domaine privé propriété de la famille Hottinguer de 118 ha, peu entretenu, qu'il serait possible de racheter pour le mettre en valeur et l'ouvrir au public, à l'exemple du Parc de Malmaison dans les Hauts-de-Seine. Il est situé à proximité de la gare RER de Boissy.

Il est constitué d'une partie forestière, de prairies, d'un réseau hydrographique de huit plans d'eau artificiels, étangs, bassins, alimentés par la Ru de la Chère Année et des eaux de drainage. La faune abondante et les essences naturelles à proximité du château, présentent un intérêt écologique certain.

Pour acquérir ce domaine, il serait nécessaire d'utiliser les outils de la Région et du département. Les deux villes ainsi que le Conseil général du Val-de-Marne sont d'accord pour délibérer sur la création d'un Espace Naturel Sensible (ENS) sur ce domaine ce qui devrait être effectif d'ici à la fin de l'année. Sur cette base, la Région délimitera un Périmètre Régional d'Intervention Foncière (PRIF) qui lui permettra de lancer l'acquisition du domaine en vue de son ouverture au public comme elle l'a fait il y a plusieurs années avec la Forêt Régionale de Grosbois située juste à côté.

Une fois l'acquisition réalisée, l'Agence des Espaces Verts (AEV) qui dépend du Conseil Régional se chargera de la restauration du parc du XIXe siècle (réseau des chemins forestiers pour la promenade et le vélo, création de parcours santé, d'itinéraires découvertes, d'installations pédagogiques....) et de son animation (par ex. création d'une maison de la Nature, réalisation de pistes cyclables afin de relier les espaces naturels aux zones urbaines). Cet exemple est transposable dans un certain nombre de lieux en Ile-de-France et dans le Val-de-Marne.

- **Les circulations douces**

La Région doit accompagner le développement de systèmes de vélo en libre service au-delà de la périphérie parisienne immédiate. Des systèmes velib' ou assimilés doivent pouvoir être proposés dans toutes l'Ile-de-France. Il ne s'agirait plus seulement de faire le lien avec Paris mais d'encourager le développement des circulations douces autour des principaux centres urbains d'Ile-de-France. Ex : autour des chefs-lieux de département, des pôles technologiques, universitaires ou encore autour des gares RER et des pôles multimodaux de transport. Une réflexion mériterait également d'être menée pour un système de véhicules électriques en libre service, notamment autour des gares les plus importantes.

- **Les écoquartiers**

-

Un peu partout en Europe et en particulier en Europe du Nord, un urbanisme d'un type nouveau se développe. L'Ile-de-France doit s'inscrire dans ce mouvement et soutenir l'émergence de nouveaux quartiers dans les villes conçus selon des normes protectrices de notre environnement (économies énergétiques, gestion des déplacements avec limitation de la voiture, attention particulière à la consommation d'eau, à la production des déchets, à la mixité socio-économique, culturelle et générationnelle). Ex : les terrains libérés par les emprises de l'ancienne VDO et réservés en partie par l'Etat pour la construction de nouveaux quartiers d'habitation pourraient être aménagés selon ce modèle et encouragés par des aides régionales.

- **Les énergies renouvelables**

Pour diminuer la consommation énergétique et l'empreinte écologique de l'Île-de-France, il faut se mobiliser autour des énergies "vertes" que la Région doit continuer plus que jamais à encourager. Ex : la géothermie dans le Val-de-Marne.

- L'agriculture

L'agriculture reste un maillon essentiel de l'économie du Val-de-Marne en particulier et de l'Île-de-France en général.

Ainsi, le Plateau briard dispose-t-il encore de plus de 1975 hectares d'espace rural soit 62% de son territoire. En concertation avec les collectivités concernées, ces espaces doivent être préservés et faire partie intégrante de la réflexion écologique.