

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

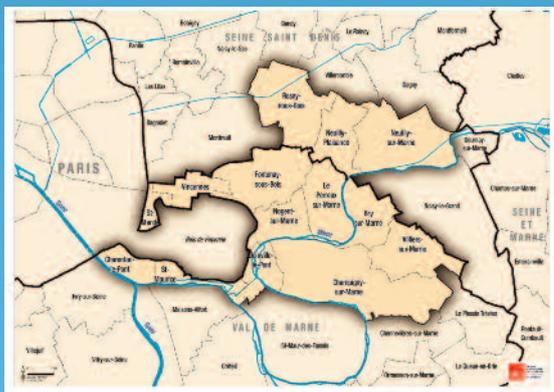
Projet de réseau de transport public du Grand Paris et Projet Arc Express

Octobre 2010



Créée en 2000, l'Association des Collectivités Territoriales de l'Est parisien (ACTEP) regroupe 16 collectivités territoriales : 14 communes (3 en Seine-Saint-Denis et 11 en Val-de-Marne) et les Conseils généraux de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne.

Sa particularité est de regrouper par-delà les frontières administratives et les clivages politiques, seize élus animés par la volonté de construire en commun une dynamique de développement harmonieux et concerté au bénéfice des acteurs économiques et des **462 000 habitants** de l'Est parisien.



ACTEP

48 rue du Général-Chanzuy
94130 Nogent-sur-Marne
Tél. : 01 45 14 29 90
Fax : 01 45 14 29 95
Courriel : actep@actep.fr
www.actep.fr

ACTEP

L'ASSOCIATION DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES DE L'EST PARISIEN

Les élus de l'ACTEP approuvent le projet visant à renforcer et compléter le réseau actuel de transports en commun par la création d'une nouvelle rocade ferrée et demandent à ce que les projets Arc Express et Grand Paris convergent. Les choix de tracé qui seront faits à l'issue du débat public devront avoir été fondés sur :

- les besoins évidents, urgents (désenclavement des quartiers, saturation des lignes existantes...);
- les capacités de développement foncier ;
- les lieux de forte interconnexion ;
- les coûts des ouvrages.

Ce que demandent les élus de l'ACTEP :

- **la mise en compatibilité des deux projets** qui doit s'appuyer sur le projet ORBIVAL et conduire à une double boucle à l'Est : une passant par Champigny centre - le Plant, Val-de-Fontenay et reprenant une grande partie des réseaux existants et l'autre par Champigny centre - le Plant, Noisy Champs – Descartes, Neuilly-sur-Marne ;
- **trois nouvelles gares** : Champigny centre - le Plant, Champigny-Bry-Villiers, Neuilly-sur-Marne et un passage par Saint-Maur/Créteil ;
- que la **priorité soit donnée à la réalisation du tracé ORBIVAL** en 2017 ;
- la prise en compte **des interconnexions avec les transports existants** et en projet (Eole, prolongement de la ligne 11...) ;
- la participation des opérateurs (RATP, SNCF et RFF) au projet pour que soit tenu compte du patrimoine existant.

Pour une double boucle à l'est

Les transports dans l'Est parisien : constat et besoins

Constat : des transports saturés et inégalement répartis dans l'Est parisien

Le territoire de l'ACTEP est situé dans un espace de la petite couronne où la part modale des transports collectifs est la plus faible puisqu'il est desservi par un réseau :

- **radioconcentrique**, alors que 20 % des usagers des transports collectifs dans Paris intra-muros sont des usagers qui se déplacent de banlieue à banlieue. Les liaisons avec la Seine-Saint-Denis et la Seine-et-Marne sont incomplètes, les communes desservies par le métro ne sont pas reliées au reste de l'Est parisien. Il existe un seul point de jonction entre les RER A et E (à Val-de-Fontenay) et une seule ligne de rocade (le TVM de Croix-de-Berny à Saint-Maur/Créteil) ;
- **saturé** et sa fréquentation continue d'augmenter (+2,6 % par an en moyenne), le réseau routier étant également surchargé avec notamment le premier bouchon d'Europe du tronçon commun A4/A86, ce qui se traduit par des pollutions atmosphériques, sonores, visuelles qui pèsent sur la santé des Franciliens et sur l'environnement ;
- **incomplet**, laissant de nombreux territoires de l'Est parisien isolés : Champigny-sur-Marne (quartiers des 4 Cités, des Boulereaux, des Mordacs), Villiers-sur-Marne (quartier des Hautes-Noues), Neuilly-sur-Marne (site des Hôpitaux, les Fauvettes). Les gares sont trop souvent éloignées des centres-ville, des équipements et des services publics.

Besoins du territoire de l'ACTEP

L'Est parisien, identifié par le SDRIF comme un « territoire stratégique », dispose de richesses urbaines et économiques très nombreuses offrant un réel potentiel de développement et renforçant l'attractivité de l'ensemble de l'Île-de-France. Le **réaménagement de la Porte de Bercy à Charenton et le projet de création du « Cluster de la Ville Durable »** dont deux des centralités sont situées sur le territoire de l'ACTEP (site des Hôpitaux à Neuilly-sur-Marne et site de la VDO à Champigny/Bry/Villiers), contribueront à renforcer la position de l'Est parisien dans la Métropole.

Pour tirer pleinement profit de sa situation géographique et conforter son attractivité, l'Est parisien doit se doter d'un réseau de transports à la hauteur de ses ambitions. Pour les années à venir, il apparaît indispensable de :

- **développer les déplacements en transports en commun** dans l'Arc Sud afin de réduire la part du trafic automobile ;
- offrir des transports collectifs adaptés aux besoins quotidiens des usagers, **plus performants, plus accessibles et plus confortables** ;
- **fluidifier les échanges** de banlieue à banlieue, mais aussi entre Paris et le Cluster de la Ville Durable (désengorgement du Pont de Nogent...)
- garantir une **desserte plus fine du territoire** (inter-stations réduites) ;
- **réduire les temps de parcours.**

La question de cette rocade est donc abordée pour notre territoire dans une dynamique de nombreux projets qu'il s'agit de penser comme un tout. Le tracé et la desserte de cette rocade devront tenir compte à la fois :

- des projets de transports en réflexion (TVM, Altival, prolongements des lignes 1 et 11, TCSP sur l'A4 et la RN 34) ;
- des potentialités foncières disponibles : ex VDO, Neuilly-sur-Marne...
- des pôles existants ou en devenir qu'il s'agira de conforter (Cluster de la Ville Durable, Val-de-Fontenay, Rosny-sous-Bois, Charenton, Vincennes, Saint-Maurice...).

Pour l'ACTEP, tout projet de transports en commun devra répondre à cinq objectifs majeurs :

- **participer au désenclavement des quartiers ;**
- **conforter les pôles économiques existants ;**
- **assurer les liaisons entre les centralités du territoire et les centralités du futur Cluster ;**
- **renforcer les liaisons vers les autres territoires de l'Est parisien ;**
- **intégrer de façon optimale l'ensemble des radiales existantes au sein de la banlieue dense.**

Pour une double boucle à l'Est

L'ACTEP rappelle son soutien au **plan régional de mobilisation des transports** (modernisation des RER, dont le RER A, prolongation du tramway T1 à Val-de-Fontenay, seconde phase de réalisation de la Tangentielle Nord, prolongement du RER E à l'Ouest jusqu'à la Défense) et demande sa mise en œuvre immédiate.

L'ACTEP rappelle son soutien au projet **ORBIVAL**.

L'ACTEP attache également une attention particulière à la réalisation de certains projets de transports : le prolongement de la **ligne 11** vers Rosny sous Bois à l'horizon 2020, le prolongement de la **ligne 1** vers Val de Fontenay, le projet « **Est TVM** », pour compléter et renforcer le réseau existant.

Les élus de l'ACTEP militent pour que soit réalisée une double boucle à l'Est, compte tenu des besoins de leur

territoire et des trafics attendus (26 000 à 27 000 voyageurs attendus pour le tronçon Villejuif/Noisy-Descartes – estimations RATP-DREIF).

Ce tracé de métro, qui reprend les propositions de l'association ORBIVAL, permettra un report modal de 20 %, soit de l'ordre de 40 000 voitures de moins dans le département du Val-de-Marne.

Au regard du potentiel des territoires qu'il propose de traverser (Cluster de la Ville durable, Pôles de Rosny-sous-Bois, Val-de-Fontenay, VDO, site des hôpitaux à Neuilly-sur-Marne), l'Arc Sud apparaît comme un des segments du projet à réaliser en priorité. En effet, ce tracé, travaillé dans le cadre de l'association ORBIVAL a reçu le soutien unanime des collectivités territoriales qui la composent.

Deux axes indispensables et complémentaires

L'axe Champigny/Fontenay/Rosny : un axe de développement majeur et des voies RFF exploitables

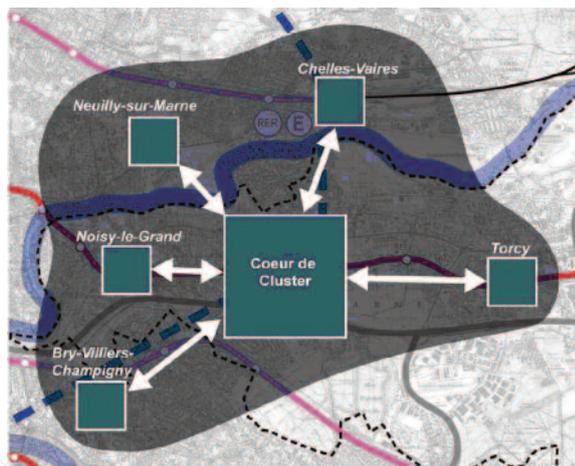


L'intégration de cet axe dans la future rocade, permettra de :

- relier par le métro les deux pôles (commercial à Rosny-sous-Bois et tertiaire à Fontenay-sous-Bois), le pôle touristique et de loisirs émergeant (Champigny-sur-Marne et Nogent) et le pôle à créer aux abords de l'ancienne gare du Plant à Champigny ;
- donner plus d'identité à ce territoire ;
- faciliter les liaisons domicile/travail ;
- renforcer les centralités du territoire.

Cela permettra également de développer un pôle multimodal régional (30 000 entrants/jour) desservi par de grandes infrastructures routières (A 86, RD 86) mais aussi ferroviaires (RER A et E) et des projets d'extension (ligne 1 du métro, T1 et TVM), accueillant un parc relais de 290 places et une nouvelle gare routière.

L'axe Champigny/Noisy-Champs/Neuilly-sur-Marne/Clichy-Montfermeil : un axe de désenclavement nécessaire et des réserves foncières pour un passage possible en aérien



Cette liaison permettra d'assurer une desserte des territoires de l'ACTEP et des centralités du Cluster de la Ville Durable situés plus à l'Est, sous réserve que la rocade desserve la gare de Noisy Champs – Descartes (et non celle de Noisy-Mont-d'Est). Dans le prolongement de ce tracé, le désenclavement des communes de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil apparaît indispensable et recueille le soutien sans réserve des élus de l'ACTEP.

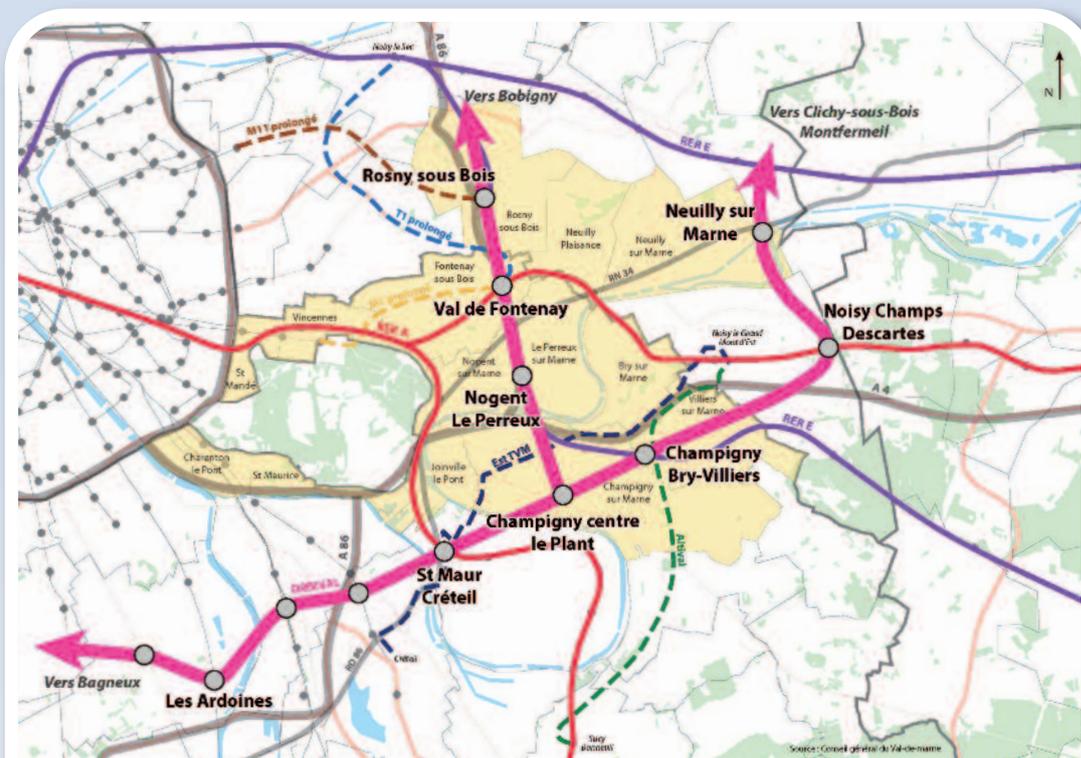
D'importantes réserves foncières notamment sur le tracé de l'ex A103 et autour de l'ex VDO permettent d'envisager un passage en aérien, moins coûteux et plus facile à mettre en place qu'un réseau souterrain.

Propositions de gares nouvelles portées par l'ACTEP

• **Champigny centre – le Plant** : desserte d'une importante population (12 000 habitants et 18 000 emplois à moins de 800 mètres) et connexion des deux liaisons vers la Seine-Saint-Denis. Dans un rayon de 900 mètres autour de la station, le potentiel de densification réel est de 316 250 m² SHON constructibles.

• **Neuilly-sur-Marne** : secteur de projet de 266 ha, secteur de densification préférentielle au SDRIF, centralité du Cluster de la Ville Durable, ce site présente à la fois les potentialités foncières, les atouts de développement et la situation géographique qui justifient la création d'une nouvelle gare.

• **Champigny-Bry-Villiers** : desserte du projet d'aménagement des emprises de l'ex VDO qui prévoit la création de 4 500 logements et 19 000 emplois. En correspondance avec le RER E et directement reliée à l'A4 (dont la transformation en avenue métropolitaine est à l'étude) et au projet de TCSP sur l'ex VDO (Alti-val), cette gare représente un enjeu important pour le transfert modal. Le site a été identifié comme l'une des cinq centralités du futur Cluster de la Ville Durable.



Cette double boucle s'articule sur deux liaisons reliant Champigny à la Seine-Saint-Denis :

- l'une par Val-de-Fontenay et Rosny-sous-Bois ;
- l'autre par Champigny-Bry-Villiers, Noisy Champs – Descartes, Neuilly-sur-Marne

CONCLUSION

Les élus de l'ACTEP approuvent dans sa globalité le projet « Arc express » et optent pour le tracé « éloigné » de l'Arc Sud et ses deux branches, reprenant le tracé proposé par l'association ORBIVAL et intégrant trois gares (Champigny centre - le Plant, Champigny/Bry/Villiers, Neuilly-sur-Marne) et une liaison vers Val-de-Fontenay et la Seine-Saint-Denis (Rosny-sous-Bois et Noisy-le-Sec). Ils demandent que :

- le projet de tracé éloigné d'Arc Express, avec ses deux branches, soit mis en compatibilité avec le projet de rocade ferrée du **Grand Paris**, dont certaines stations sont communes ;
- l'arc sud, classé parmi les deux arcs prioritaires, soit le premier à être **mis en service en 2017**, l'essentiel du travail de conception et de concertation ayant déjà été réalisé par l'association ORBIVAL ;
- la branche Est de l'arc desserve la gare Noisy-Champs/Descartes (et non la gare Noisy-Mont-d'Est) afin de permettre la desserte du cœur du Cluster de la Ville Durable et sa liaison avec le reste du territoire de l'ACTEP ;
- ce projet soit **mis en œuvre et complété rapidement** par des propositions pour les parties du territoire non couvertes à l'Ouest et au Nord/Est de l'Île-de-France notamment pour permettre le désenclavement des communes de **Clichy-sous-Bois et de Montfermeil** ;
- la gare de **Val-de-Fontenay** soit desservie par l'une des branches et devienne un nœud d'interconnexion majeur pour l'Est parisien ;
- le tracé du Grand 8 inclue les gares de **Saint-Maur/Créteil** et fixe une gare d'interconnexion entre la gare de **Champigny centre - le Plant** et celle de **Noisy-Champs/Descartes**, sur le site de **Bry/Champigny/Villiers** en remplacement de la gare Le Plessis/Tréville/Villiers proposée dans le projet ;
- le tracé du grand 8 passe par **Neuilly-sur-Marne** ;
- les différents départements se coordonnent pour parvenir à une position commune à l'Est.