

# CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

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

Janvier 2011

## FONTENAY-SOUS-BOIS

**Fontenay-sous-Bois**  
une ville à vivre



Fontenay-sous-Bois est une commune du Val-de-Marne de 52 143 habitants, en bordure du Bois de Vincennes et limitrophe de la Seine-Saint-Denis. Membre de l'association « ORBIVAL, un métro pour la banlieue » et de l'ACTEP (Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien), la Ville travaille depuis de longues années pour la desserte de son territoire par le futur métro de banlieue dont le pôle incontournable de Val de Fontenay est indispensable à l'attractivité et au développement de l'Est parisien.

### MAIRIE DE FONTENAY-SOUS-BOIS

4, esplanade Louis-Bayeurte  
94125 Fontenay-sous-Bois  
Cedex  
Tél. : 01 49 74 74 74  
Fax : 01 49 74 74 75  
[www.fontenay-sous-bois.fr](http://www.fontenay-sous-bois.fr)

Le réseau de transport public du Grand Paris ne répondant que partiellement aux besoins des populations de l'Est parisien, la Ville de Fontenay soutient une complémentarité entre les projets du Grand Paris et celui d'Arc Express.

La Ville de Fontenay-sous-Bois demande la réalisation de deux lignes de métro en souterrain entre le Val-de-Marne et la Seine-Saint-Denis afin d'offrir une desserte en transports collectifs suffisante aux habitants de ces territoires.

Cette double boucle participe véritablement au rééquilibrage régional et favorisera le développement économique de l'Est parisien. Face à la faiblesse des transports dans le Val-de-Marne, la Ville souhaite que les travaux de métro en rocade commencent prioritairement par le tracé d'Orbival.

La ville réaffirme son souhait que soit prolongée la ligne 1 du métro du Château de Vincennes à Val de Fontenay.

Fontenay-sous-Bois participe à défendre les projets de l'ACTEP, d'Orbival et du Conseil Général du Val-de-Marne.

# L'urgence : répondre aux besoins en transports des habitants

Les déplacements de banlieue à banlieue sont en augmentation croissante. Pourtant, les réseaux de transports actuels ne répondent pas suffisamment à ce type de déplacements. En effet, l'organisation en étoile des réseaux ferrés oblige souvent à passer par Paris pour effectuer un déplacement de banlieue à banlieue. Cette situation surcharge le réseau de transport et génère des pertes de temps considérables pour de trop nombreux Franciliens.

L'automobile est une solution de repli pour une grande partie de la population. Or, le réseau routier est saturé, en particulier le tronçon commun A4/A86, plus gros bouchon d'Europe. Les nuisances engendrées par la circulation automobile pèsent sur l'environnement et sur la santé de tous les Franciliens. Il est urgent d'offrir une offre de transports collectifs en adéquation avec les besoins des usagers.

Les habitants de la commune et les salariés venant travailler à Fontenay sont particulièrement concernés par ce constat : l'A86 dessert la commune, la ligne du RER A est saturée et les déplacements internes au Val-de-Marne sont difficiles voire pénibles. Les habitants et salariés de Fontenay-sous-Bois doivent nécessairement passer par Paris pour se rendre à l'université, à l'hôpital ou au travail car il n'existe pas de réel maillage de banlieue à banlieue. Par exemple, près d'une heure est nécessaire pour rejoindre Créteil-Préfecture depuis Val de Fontenay en transport en commun !

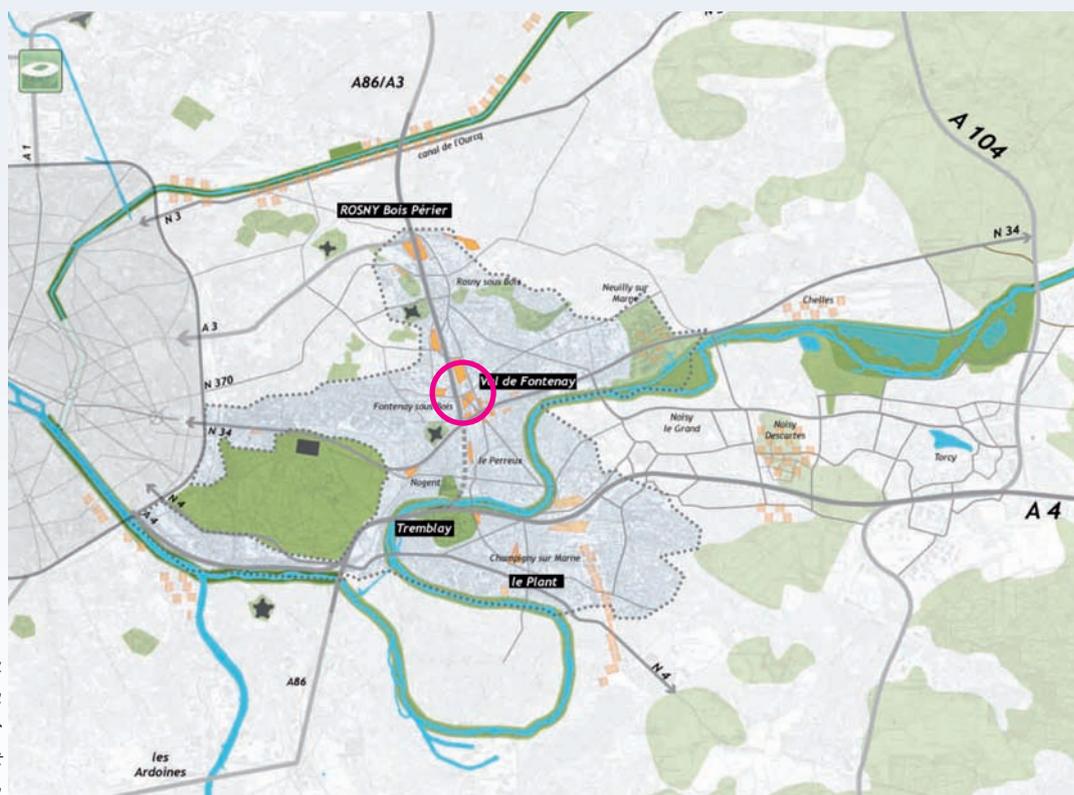
Seule une desserte fine des territoires par des transports en commun performants, accessibles et confortables, maillés avec le réseau existant, répondra aux besoins quotidiens, économiques, urbains et sociaux des usagers.

## La Société du Grand Paris ne doit pas oublier l'Est parisien

La Société du Grand Paris soumet au débat public un réseau de transport public de trois lignes de métro. La « ligne rouge » de ce projet relie le Bourget à la Défense en traversant le Val-de-Marne d'est en ouest. Ce tracé permet la desserte de territoires souffrant d'une carence en transports collectifs comme Champigny-sur-Marne et Clichy-Montfermeil. Cependant, cette proposition ignore les communes de Nogent-sur-Marne, Fontenay-sous-Bois et la zone densément peuplée de Seine-Saint-Denis.

## Le projet Arc Express

Le tracé sud d'Arc Express reprend le projet Orbival qui a fait consensus dans le Val-de-Marne. Ce projet permet d'assurer une desserte plus fine des territoires traversés, en connectant le nouveau métro avec tous les modes lourds de transport. Ce tracé a vocation à désaturer le réseau de transport du cœur de l'agglomération, réduire les temps de trajets internes à la petite couronne, et contribuer au rééquilibrage de l'aménagement régional.



Fontenay-sous-Bois au cœur de l'Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien

## Pour une double boucle dans l'Est parisien

En plus de la « ligne rouge » du Grand Paris, la Ville de Fontenay-sous-Bois défend la réalisation de l'arc Sud d'Arc Express pour relier le Val-de-Marne à la Seine-Saint-Denis *via* Val de Fontenay.

Cette double boucle à l'Est désenclavera de nombreux territoires en desservant des zones densément peuplées qui souffrent aujourd'hui d'un manque criant de liaisons de banlieue à banlieue performantes. Ce double tracé participera véritablement au rééquilibrage économique entre l'ouest et l'est de l'Île-de-France. Il facilitera aussi l'accès aux emplois pour les habitants de l'Est parisien. En renforçant l'attractivité de ce territoire, la double boucle participera au développement économique régional.

## Desservir Val de Fontenay est indispensable

Desservi par les lignes A et E du RER, Val de Fontenay est le premier pôle multimodal de l'Est parisien (45 000 voyageurs/jour). Sept lignes de bus permettent à de nombreux habitants du Val-de-Marne et de Seine-Saint-Denis de rejoindre cette gare. Elle est une porte d'accès au réseau régional grâce aux deux lignes de RER.

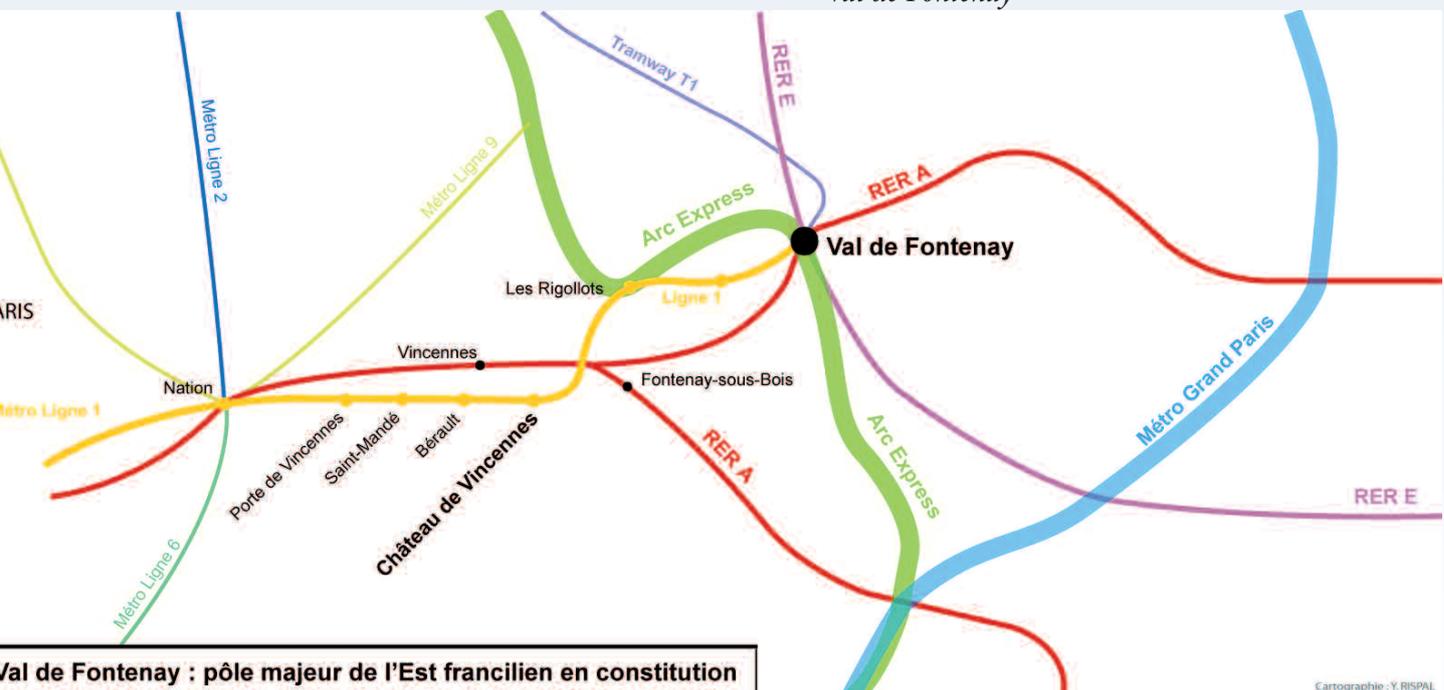
Contrairement au projet d'Arc Express, le tracé initialement proposé par la Société du Grand Paris ne prévoit pas de connexion du futur métro avec le RER A en Val-de-Marne. Le passage par Val de Fontenay du futur métro en souterrain (et non de la tangentielle Nord dont le débit

serait notoirement insuffisant, et dont la pertinence et la faisabilité restent à démontrer) permettrait de décharger la ligne A du RER en proposant une alternative au passage par Paris tout en renforçant le maillage et l'efficacité globale du réseau de transport. Par exemple, un métro entre Arcueil et Fontenay, *via* Champigny, serait un tracé qui garantirait une liaison pertinente et efficace en Val-de-Marne, mais également vers la Seine-Saint-Denis.

L'arrivée du Tramway T1 et l'impératif prolongement de la ligne 1 du métro du Château de Vincennes à Val de Fontenay, en desservant Vincennes, les quartiers du bas de Montreuil et ceux du Nord de Fontenay, permettront de désaturer le RER A dont tout le monde s'accorde à dire qu'il est surchargé et renforceront Val de Fontenay. Ce pôle, d'ores et déjà incontournable en Île-de-France, ne doit pas être oublié par le projet de la Société du Grand Paris. Un maillage du réseau de transports en banlieue est utile et performant que s'il est connecté aux réseaux existants.



45 000 voyageurs par jour à la gare multimodale de Val de Fontenay



Val de Fontenay : pôle majeur de l'Est francilien en constitution

## Un métro au service des territoires

Pour mener à bien ce projet de développement de transports en commun, la ville a inscrit un périmètre d'études au PLU. Ce périmètre de 9 hectares à proximité immédiate de la gare de Val-de-Fontenay a vocation à accueillir l'accroissement du développement économique, les futurs transports en commun, de nouveaux logements et une salle de spectacle de caractère régional inscrite au Schéma Directeur de la Région Île-de-France.

Comptant déjà 30 000 emplois (et à terme 50 000), la Ville de Fontenay-sous-Bois développe, avec ses nombreux partenaires, des projets urbains créateurs d'emplois et de logements. Le plus important d'entre eux est à proximité immédiate de la gare de Val de Fontenay. En effet, Val-de-Fontenay compte aujourd'hui 20 000 emplois, 300 000 m<sup>2</sup> de bureaux, l'implantation de grandes entreprises (Société Générale, Axa, ING Direct, BNP Paribas, Banque Palatine, RATP, Auchan...) grâce à un bilan carbone en transports en commun très favorable. La zone d'activité du Péripole, pôle économique de grande envergure à l'Est de Paris, est en plein essor.

La Ville compte tirer profit du futur métro pour appuyer cette dynamique de développement. L'arrivée de cette nouvelle infrastructure favorisera la création de logements, priorité nationale et de la municipalité.

La desserte par Val-de-Fontenay va également renforcer le développement de l'ensemble du territoire de l'Est Parisien, identifié par le SDRIF comme un « territoire stratégique »,

et des territoires situés autour de l'axe A 86/N 186/RER E en particulier. En effet, elle permettra de relier par le métro deux pôles majeurs (commercial à Rosny-sous-Bois et tertiaire à Fontenay-sous-Bois), le pôle touristique et de loisirs émergent (Champigny-sur-Marne et Nogent) et le pôle à créer aux abords de l'ancienne gare du Plant à Champigny. Cette stratégie confortera l'identité de ce territoire, facilitera les liaisons domicile-travail et renforcera les centralités des territoires, comme cela a été décidé à l'unanimité des 16 collectivités membres de l'ACTEP (dont Fontenay-sous-Bois), au-delà de leur diversité politique.

Offrir une alternative concrète à l'utilisation de la voiture sur le trajet domicile-travail passe par la réduction des temps de transports en commun et par l'amélioration de l'irrigation des territoires. Parallèlement, le futur métro doit permettre au transport de marchandises de tirer profit de la centralité urbaine que constituent les gares : des centres de logistique urbaine au plus proche des habitants et des emplois pourraient y être intégrés.

Enfin, le Grenelle de l'environnement pose l'obligation aux collectivités territoriales d'établir des plans climat territoriaux (diagnostic environnemental, prise en compte du coût carbone des déplacements domicile-travail...). C'est dans le cadre d'une stratégie globale de territoire alliant urbanisme, transports, amélioration du cadre de vie et de la santé que les flux des grandes zones urbaines doivent être réalisés.

La Ville de Fontenay-sous-Bois a tenu à contribuer aux débats publics à travers ce cahier d'acteurs, élaboré en concertation avec sa population et validé à l'unanimité par le Conseil municipal du 16 décembre 2010. La Ville tenait à relayer les problématiques du territoire nord Val-de-Marnais et les préoccupations des Fontenaysiennes et Fontenaysiens. Elle interpelle les maîtres d'ouvrage et les Commissions Particulières du Débat Public sur la nécessaire desserte du pôle de Val de Fontenay par le futur métro de rocade.