



JANVIER 2011



Bondy, porte d'entrée de l'agglomération Est Ensemble

Située au cœur du département de la Seine-Saint-Denis, à 9 kilomètres de Paris, Bondy est la porte d'entrée d'Est Ensemble, première communauté d'agglomération d'Ile-de-France.

Avec 54 000 habitants, dont 30% de moins de vingt ans, c'est un territoire en mutation et en pleine croissance.

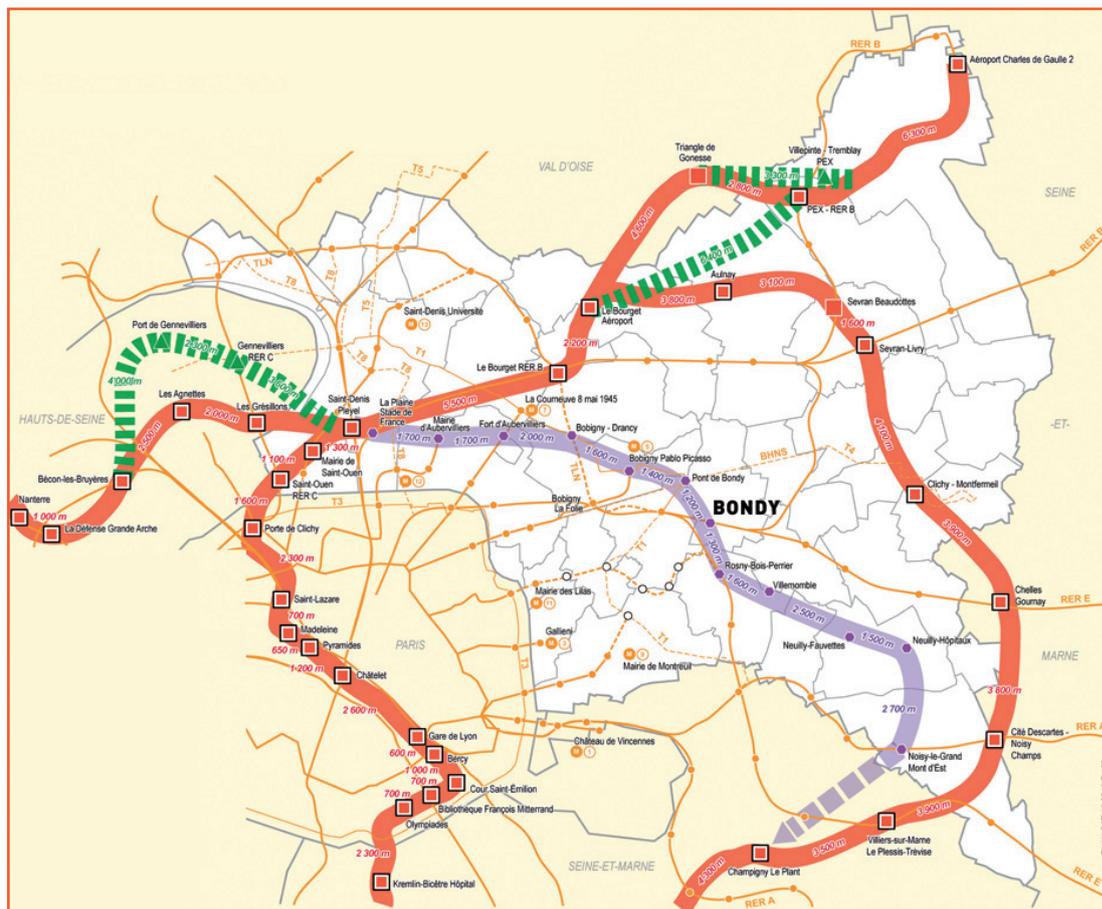
Un Projet de rénovation urbaine ambitieux transforme actuellement la ville en profondeur. De nombreux projets d'aménagement appuient cette transformation avec, par exemple, le projet urbain du territoire de l'ancienne RN3 Canal de l'Ourcq intégré à une démarche partenariale de Pantin à Bondy au sein du Groupement d'Intérêt Public, la requalification du pôle gare, les études d'implantation d'un incubateur dans le cadre du projet Paris Métropole. Bondy change un peu plus chaque jour et représente, dès à présent, un potentiel de développement exceptionnel.

Contact :
 Ville de Bondy
 Lorenne Cosme
 Esplanade Claude Fuzier
 93143 Bondy Cedex
 01 48 50 41 41
 l.cosme@ville-bondy.fr

LE « CŒUR DU DÉPARTEMENT » : UN AXE DE DÉVELOPPEMENT INCONTOURNABLE

Bondy et les territoires situés au cœur de la Seine-Saint-Denis doivent s'intégrer à un maillage de transports, à l'échelle métropolitaine. Afin d'offrir une meilleure desserte de ces secteurs en fort développement, le réseau existant doit être optimisé.

Le Conseil municipal de la Ville de Bondy a délibéré à l'unanimité le 16 décembre 2010, pour soutenir la réalisation d'une rocade au-delà du tramway des maréchaux, reliant l'arc nord, depuis la Défense ou Nanterre, à l'arc sud (terminus Noisy-le-Grand Mont d'Est). Aux côtés du Conseil général de Seine-Saint-Denis, Bondy défend le tracé passant au cœur du département et irrigant un bassin de vie en pleine mutation. Il relie en effet le pôle administratif de Bobigny-Préfecture au territoire de l'ancienne RN3/canal de l'Ourcq (connexion avec le T1-qui sera raccordé aux lignes 9 et 11 prolongées-, avec des lignes de bus et avec le futur Bus à haut niveau de service) et à la gare de Bondy (connexion avec le RER E et le T4). Ce tracé relierait ensuite Bondy aux villes de Rosny-sous-Bois, Villemomble, Gagny, Neuilly-sur-Marne et Noisy-le-Grand.



PROPOSITION DU CG 93 POUR LA ROCADÉ ARC EXPRESS (document provisoire)



• LES CAHIERS D'ACTEURS •

Pour la population bondinoise, aux revenus parfois modestes, l'accès aux transports représente bien plus qu'un enjeu de mobilité : il est avant tout un moyen d'intégration à un bassin d'emploi plus vaste, celui de la Métropole parisienne. Il créerait un maillage rapide entre la ville de Bondy et les bassins d'emploi du Bourget, de Roissy-Charles-de-Gaulle, de la Plaine Saint-Denis, de Rosny-sous-Bois et des hôpitaux de Neuilly-sur-Marne. Dans cette optique et afin de garantir l'égalité des citoyens devant le service public des transports, la ville de Bondy demande l'application d'un tarif unique sur l'ensemble de la ligne, calculé sur la base des deux premières zones délimitées par le STIF.

Ce tracé permettrait également la mise en cohérence des projets de transports en commun prévus sur le territoire : Bus à haut niveau de service de Livry-Gargan à Porte de Pantin sur l'emprise de l'ancienne RN3, en passant par Bondy, T1 prolongé de Fontenay-sous-Bois à Asnières-Gennevilliers, T4 prolongé de Noisy-le-Sec à Clichy-Montfermeil.

Il appuierait également les projets de développement de logements et d'activités et commerces autour de l'axe RN3/canal de l'Ourcq et aux abords de la gare de Bondy.

Enfin, faut-il le souligner, les liaisons inter-banlieues sont particulièrement difficiles. Elles sont pourtant indispensables au développement des territoires situés à l'est de Paris. Sans ces liaisons, le formidable dynamisme métropolitain ne peut pas irriguer des territoires porteurs de projets innovants. Le développement d'un pôle de recherche, en lien avec les CHU Avicenne (Bobigny) et Jean-Verdier (Bondy), l'Institut de Recherche pour le Développement (Bondy) et le Cluster Descartes (Champs-sur-Marne), en est une illustration. Les universités Paris 13 et Paris 8 sont également concernées. Tous ces pôles doivent être reliés par un réseau de transports afin de poursuivre leur développement.

UNE VILLE EN MOUVEMENT QUI SE STRUCTURE AUTOUR DE SES PÔLES DE TRANSPORT

À Bondy, le Projet de rénovation urbaine a amorcé un mouvement qui recentre le développement de la ville selon un axe nord-sud. Ainsi, 40 % des relogements ont lieu dans le centre et au sud de la ville. Deux autres projets vont amplifier ce mouvement autour de deux pôles de transport : le pôle « RN3/canal de l'Ourcq », situé au centre, et le pôle gare, au sud.

Le pôle RN3/canal de l'Ourcq : un espace majeur de développement au cœur des Territoires de l'Ourcq

Secteur dynamique d'activités commerciales, regroupant des grandes enseignes comme Darty et Conforama, le territoire du canal de l'Ourcq et de l'ancienne route nationale 3 représente un espace majeur de développement et d'opportunités foncières, d'une superficie d'environ 70 hectares, à proximité du centre-ville. Il est situé au croisement des grands axes de transport métropolitain (ex RN3, A 86/A3, T1 au pont de Bondy). Chaque jour, 60 000 véhicules empruntent l'ancienne route nationale 3 en traversée de la ville.

Afin de reconquérir ce territoire, la ville de Bondy prévoit la construction de logements complétée par le développement de l'offre commerciale le long de l'ancienne Nationale 3 et par le développement de l'activité industrielle.

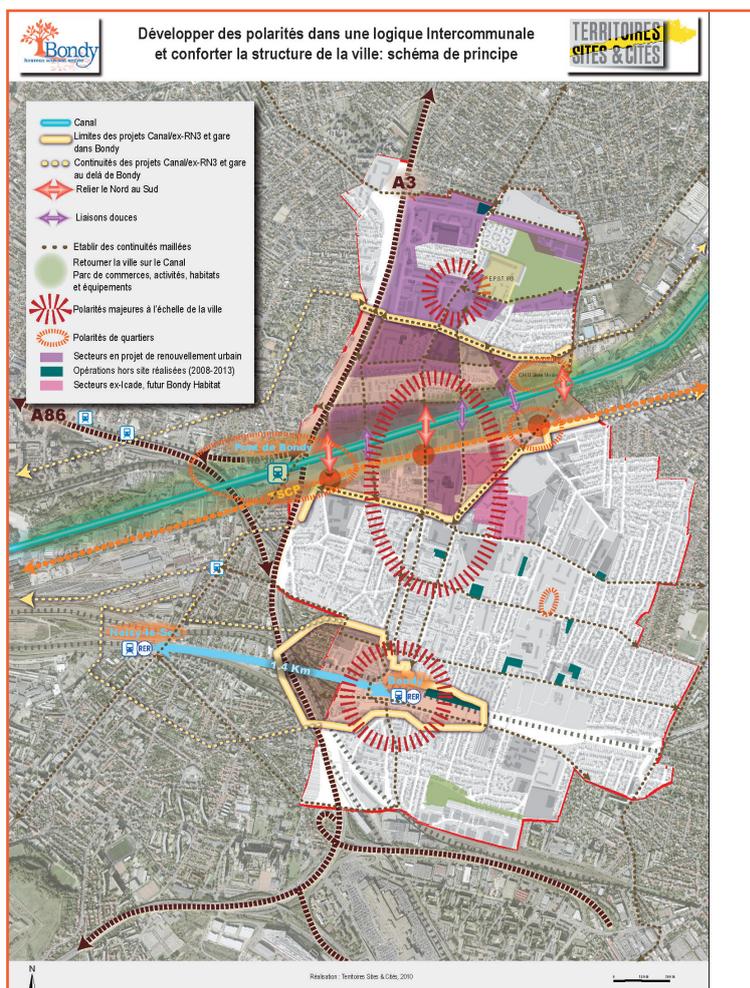
Plus largement, les Territoires de l'Ourcq, qui s'étendent de Pantin à Bondy, prévoient la construction d'un million de m² de locaux dans les 15 prochaines années. Avec 15000 emplois et 16000 nouveaux habitants à la clé. Le renouvellement de ces territoires relève d'une ambition portée par l'agglomération Est Ensemble.

Le Pôle gare, cœur de vie

Un programme de requalification du Pôle gare est en cours et s'achèvera en 2014. Objectifs : améliorer son accessibilité depuis l'ensemble du territoire communal et développer un pôle multimodal.

Au-delà des transports, ce quartier est un pôle de vie incontournable à Bondy, avec un marché et de nombreux commerces de proximité. C'est aussi un pôle d'intermodalité où se rejoignent le T4, le RER E, trois lignes de bus de banlieue, une ligne de bus communal et un parking d'intérêt régional.

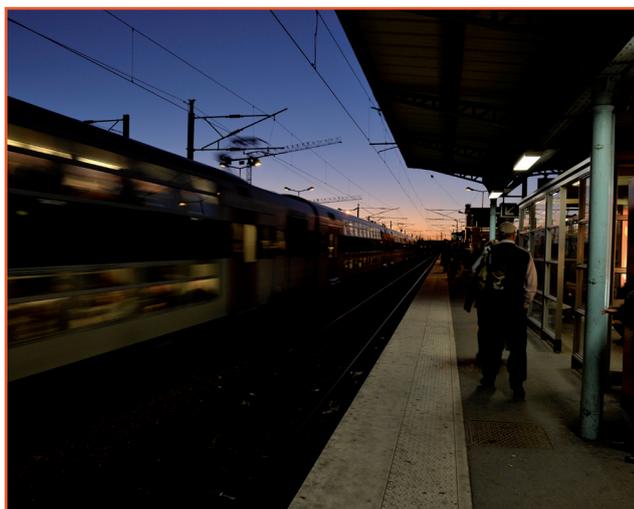
Des projets de construction de logements et d'implantation d'activités tertiaires sont à l'étude. Enfin, le Plan local d'urbanisme, en cours d'élaboration, favorisera le développement de ce secteur.



● BONDY, PORTE D'ENTRÉE DE L'AGGLOMÉRATION EST ENSEMBLE ●

ARC EXPRESS : DEUX STATIONS À BONDY

La ville de Bondy demande la création de deux stations sur son territoire et l'amélioration des conditions d'accès. Ces stations seront des pôles d'interconnexion avec les modes de transport existants.



© Maurice Partouche

Une station au Pont de Bondy

Le pont de Bondy est le centre de gravité des transports en commun desservant l'ancienne nationale 3. Localisé sur un vaste territoire en mutation qui s'étire de Paris à Bondy, le pôle de transport du pont de Bondy est, de fait, un pôle multimodal, véritable point de carrefour des lignes de transports reliant les deux rives du canal de l'Ourcq. Aujourd'hui, ce secteur offre un accueil très dégradé.

Un noeud de transports

Le Pont de Bondy est traversé par 9 lignes de bus (lignes 334, 146, 347, 147, 351, 143, 105, 303, bus de nuit V) et une ligne de tramway (T1 de Noisy-le-Sec à Bobigny), irrigant l'ensemble du département.

Une zone d'échanges de plus en plus attractive

Actuellement, selon la RATP, 13 735 voyageurs effectuent quotidiennement un échange au niveau des arrêts du Pont de Bondy. Ce chiffre élevé est notamment lié à la présence du T1.

Des projets de création et de prolongement des lignes existantes vont augmenter l'attractivité de ce pôle. Au printemps 2012, les travaux de prolongement du T1 vers l'ouest, jusqu'à Asnières-Gennevilliers-Les Courtilles, seront achevés. Une concertation sur le prolongement à l'est, vers Fontenay-sous-Bois, s'est terminée à la fin de l'année 2008. Par ailleurs, un Bus à haut niveau de service, localisé sur l'ancienne RN3, reliera la porte de Pantin à la gare de Livry-Gargan.

Un accueil des voyageurs à améliorer

Actuellement, les stations situées au Pont de Bondy sont mal éclairées, avec un unique point d'arrêt abrité. Par ailleurs, ces stations sont situées sur un secteur très accidentogène. Elles sont difficiles à repérer et offrent peu d'informations aux voyageurs.

Une station à la gare de Bondy

Un pôle d'interconnexion

La gare de Bondy met en relation le RER E, le tramway T4 et plusieurs lignes de bus.

Chaque jour, 312 000 voyageurs sont transportés par le RER E. 14 245 usagers montent en gare de Bondy et 30 000 voyageurs sont transportés par le T4. 14 000 voyageurs transitent en gare de Bondy entre le RER E et le T4.

Des projets de prolongement de ces 2 lignes de transport sont à l'étude. La concertation relative à l'extension du RER E vers l'ouest a eu lieu cette année, pour une mise en service à l'horizon 2020. Le débranchement du T4 vers Clichy Montfermeil est à l'étude, pour une mise en service à l'horizon 2016. Son prolongement vers Noisy-le-Sec est également envisagé.



© David Lefevre

Une fréquentation en hausse

Au cours des cinq dernières années, la fréquentation de la gare de Bondy a progressé de 25% (source : SNCF).

Par ailleurs, de nombreuses lignes de bus et pistes cyclables desservent la gare. Ainsi, plus de 1000 voyageurs, en provenance de la gare, fréquentent quotidiennement chacune des lignes 346, 616 et 303.

Enfin, le parking d'intérêt régional de la gare offre une capacité de 478 places de stationnement.



LA VILLE DE BONDY SOUTIEN LE PROJET D'UN TRACÉ ARC EXPRESS EN CŒUR DE DÉPARTEMENT

Elle appelle ainsi de ses vœux la création de deux stations sur son territoire, au Pont de Bondy et à la gare. Enfin, elle demande la réalisation rapide des projets de prolongement des transports inscrits au plan de mobilisation des transports d'Ile-de-France.

Ce tracé offrirait aux territoires de l'Est parisien un réseau de transports à la hauteur de leurs enjeux de développement. Il permettrait une desserte de la petite couronne avec la création d'une deuxième rocade après le tramway des maréchaux. Il compléterait utilement la réalisation rapide des projets de prolongement des transports inscrits au plan de mobilisation des transports d'Ile-de-France.

Ce tracé permettrait la mise en connexion de réseaux existants, et la mise en réseaux des universités, CHU et centres de recherche.

Il créerait des interconnexions avec les modes lourds localisés sur l'ancienne Nationale 3 (interconnexion avec T1) et au pôle gare (interconnexion T4 et RER E).

Ce tracé relierait des projets structurants pour Est Ensemble et Bondy.

La création de gares d'interconnexion au cœur des projets de développement de la ville et des territoires de l'Ourcq, représente une opportunité exceptionnelle.

Ces gares d'interconnexion permettraient également de relier entre eux les réseaux de déplacements locaux (bus, pistes cyclables, etc.). Ces derniers amélioreraient l'aire d'influence des transports en commun.

Ce tracé permettrait d'améliorer les conditions d'accès aux transports pour les usagers et offrirait une régularité des transports et une plus grande fréquence.

