

REPUBLIQUE FRANCAISE

Département de
SEINE ET MARNE

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
MARNE ET CHANTEREINE

Arrondissement de
TORCY

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU
CONSEIL COMMUNAUTAIRE

SEANCE DU 15 DECEMBRE 2010

L'an deux mille dix, le quinze décembre à vingt heures trente, les membres du CONSEIL COMMUNAUTAIRE, régulièrement convoqués en séance le neuf décembre 2010, se sont réunis dans la salle des Assemblées de la Communauté d'agglomération Marne et Chantereine, sous la présidence de M. Jean-Jacques MARION.

ETAIENT PRESENTS :

Pour la ville de Brou sur Chantereine :

M. De Carvalho, M. Gerle, Melle Gerle et Mme Bertheau.

Pour la ville de Chelles :

M. Garnier, M. Bégué, M. Ferrand, M. Rodriguez, M. Bréhier, M. Le Bescond, M. Toufik Bouallaga, M. Athuil, M. Mouly, M. Vigier, M. Ferrer et M. Mamou.

Pour la ville de Courtry :

M. Pilard, Mme Bahri, M. Prené, M. Houbiguan, M. Peloille et M. Houard.

Pour la ville de Vaires-sur-Marne :

M. Noyelles, Mme Coulais, M. Guillaume, M. Prillard, M. Aveline, M. Bourre, M. Vaultier et M. Darloy.

ETAIT EXCUSE : M. Hubert Pipard.

ONT DONNE POUVOIR : M. Philippe Vincent à M. Jean-Pierre Noyelles
M. Eric Bréhaut à Mme Marie-Madeleine Bertheau
M. Frédéric Gillet à M. Antonio De Carvalho
M. Mohammed Bouallaga à M. Jean-Jacques Marion
Mme Patricia Lavorata à M. Paul Athuil
Mme Marie-Annick Perroteau à M. Toufik Bouallaga
Mme Lydie Autreux à M. Michel Le Bescond
M. Augustin Mignondo à M. Jean-Paul Bégué
M. Jacques Philippon à M. Patrick Ferrer
M. Daniel Boulicault à M. Pierre Houard
M. José Toffolon à M. Luc Darloy

SECRETARE DE SEANCE : M. Pierre-Jean Prillard.

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 15 DECEMBRE 2010

DELIBERATION

- 1) **OBJET :** Avis de la Communauté d'agglomération Marne et Chantereine sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris

EXPOSE DES MOTIFS

Les Franciliens rencontrent des difficultés notoires dans leurs déplacements quotidiens sur le réseau de transports en commun. Il y a une extrême urgence à apporter des solutions adaptées aux enjeux du transport en commun sur le réseau « lourd » francilien.

Comme l'a rappelé la Cour des comptes dans son rapport public sur les transports ferroviaires régionaux en Ile-de-France livré le 17 novembre dernier, la région souffre cruellement et quotidiennement d'un réseau devenu inadapté et d'une qualité de service dégradée. Ce diagnostic, sévère mais réaliste, rappelle la nécessité d'un ambitieux rattrapage du sous-investissement depuis 30 ans sur le réseau existant.

Une double réponse doit être apportée :

- Une réponse rapide, voire urgente, par l'amélioration du fonctionnement et de la gestion du réseau actuel en travaillant sur le réseau existant et également sur l'offre du matériel roulant.
- Une réponse stratégique afin d'offrir un réseau adapté au développement actuel des usages des transports en commun mais également pour les décennies à venir. Cette réponse stratégique doit permettre d'accompagner les ambitions métropolitaines de notre région aussi bien en termes d'activités économiques, de désenclavement de territoires de banlieue densément habités, d'accès au travail et aux loisirs, de développement de pôles d'excellence.

Le plan de mobilisation du Conseil régional et du Syndicat des Transports d'Ile-de-France est un élément déterminant pour répondre aux difficultés. Il vise à remédier, dans un temps rapproché, avec une vision stratégique à long terme, l'absence de vision, voire de prévision, qui a prévalu ces dernières décennies. Cependant, la réussite de ce plan nécessite un engagement réel de l'Etat au côté de la Région et du STIF pour permettre une mobilisation des moyens à la hauteur des exigences et des difficultés posées.

Au delà des réponses urgentes et nécessaires, les projets « Arc express » et « réseau Grand Paris » - qui ne s'opposent pas mais doivent être conçus de manière complémentaire - doivent répondre à court, moyen et long terme aux exigences contemporaines comme aux enjeux futurs d'un ambitieux service public des transports digne d'une métropole mondiale. Ils doivent en particulier permettre un maillage du territoire métropolitain à toutes les échelles et rapprocher habitat et emploi.

1/ La Communauté d'agglomération Marne et Charteraine affirme son ambition métropolitaine dans une agglomération à fort potentiel

Le développement et l'avenir de l'agglomération Marne et Charteraine sont tournés autant vers le cœur de la métropole que vers la Seine-et-Marne dont elle est un acteur déterminant et un des pôles majeurs de développement. Le territoire de l'agglomération offre en effet des potentialités urbaines, économiques, techniques et environnementales avérées au sein du réseau métropolitain francilien.

Faire de Chelles, comme cela est proposé par la Société du Grand Paris, une des six gares emblématiques du réseau de transports urbains Grand Paris peut être un élément déterminant du projet de renouvellement urbain porté par la ville et la Communauté d'agglomération.

Ce « noyau métropolitain » devrait alors forcément s'accompagner de l'implantation d'activités et des fonctions d'envergure nationale.

2/ Ce sont deux projets de réseau de transports distincts et non concurrents qui sont aujourd'hui soumis au débat public

Arc Express et le projet de réseau Grand Paris ne poursuivent pas les mêmes objectifs et sont donc plus complémentaires qu'antinomiques. Le projet de réseau Grand Paris assure les liaisons « pôle à pôle » en irriguant les territoires emblématiques à fort enjeu comme Roissy, Massy, Marne la Vallée, Chelles, Villejuif, etc.

Arc Express s'ancre dans le territoire de la petite couronne avec une desserte plus locale.

Les deux projets ne s'inscrivent pas dans la même temporalité, n'assurent pas la même offre de déplacement, la même configuration de trajet, le même type d'interconnexions et donc de liaisons avec les autres lignes, qu'il s'agisse du métro, du RER, des TER ou du TGV.

En raison du retard pris, ces deux projets complémentaires et non exclusifs apparaissent indispensables pour répondre aux enjeux de l'avenir pour les trente prochaines années. Cela justifie bien évidemment la mise en compatibilité des deux réseaux dans la finalisation de leurs tracés comme de leurs financements.

Plusieurs points, rappelés par Paris Métropole, nous semblent indispensables pour que le futur réseau réponde correctement aux enjeux :

- connecter les lignes de rocade avec les lignes radiales, créer des points de correspondance entre les lignes de rocade et les TER, comme cela pourrait se faire à Chelles, pour les usagers du bassin parisien ;
- desservir prioritairement les zones les plus peuplées et les principaux pôles existants de la métropole parisienne ;
- éviter la saturation des lignes existantes et garantir des réserves de capacité ;
- contribuer à réduire les inégalités sociales et territoriales ;
- favoriser les secteurs ayant un fort potentiel de développement pour limiter l'étalement urbain ;
- irriguer les territoires en profondeur par un maillage efficace avec les réseaux de proximité pour garantir un maillage fin et faire des gares de véritables pôles multimodaux (transports en commun, voiture, taxis, vélo) ;

- augmenter la fiabilité des déplacements sur le réseau en assurant régularité, sécurité, confort, temps de parcours, qualité de service, information ;
- offrir une simplicité des correspondances et une synchronisation des réseaux, les gares fonctionnant comme des centralités avec des correspondances facilitées ;
- favoriser un développement du fret ferroviaire et fluvial alternatif à la route.

Le projet de réseau de transport urbain du Grand Paris

Ce réseau, tel qu'il est proposé, concerne à la fois la desserte de la petite couronne sur la partie Sud, la moyenne couronne à l'Est et la grande couronne à l'Ouest.

Notre territoire est directement impacté, la gare de Chelles devenant l'un des six pôles d'échange majeurs du réseau.

Ce projet s'inscrit dans une volonté claire et affirmée de désenclavement des territoires de banlieue afin de faire émerger des polarités, comme c'est le cas de l'agglomération de Chelles.

Reste à déterminer : comment les territoires concernés seront accompagnés dans ces ambitions, tout en restant les acteurs principaux de leurs changements ? Comment l'Etat s'impliquera pour réussir le grand « pari » d'une réduction des inégalités et des disparités des territoires par la construction de nouvelles solidarités ?

3/ Un projet de transport public qui permet d'accompagner et de valoriser un espace de développement ambitieux, harmonieux et durable

La future gare de Chelles est présentée comme l'une des six gares majeures du réseau Grand Paris. Cette proposition vient conforter l'émergence d'un pôle de développement métropolitain centré sur Chelles et porté par le projet de territoire de l'agglomération Marne et Chantierine. En effet, en centralité des pôles de l'Est parisien, le territoire offre un bassin de vie notable avec la première ville de Seine-et-Marne.

Le positionnement sur Chelles d'une gare « emblématique » permet de répondre à plusieurs objectifs :

- L'amélioration des déplacements et de la mobilité par le maillage du réseau du Grand Paris avec le RER E (lui-même prolongé à l'ouest vers La Défense et Mantes la Jolie), le réseau Transilien Paris-Est, et le réseau TCSP de la ligne de la RATP 113.
- Le soutien à l'aménagement et au développement urbain du territoire à Chelles et autour avec notamment les projets d'éco-quartiers (Chelles-Castermant, Courtry, Vaires-sur-Marne), la restructuration du centre ville de Chelles autour de la gare RER de Chelles-Gournay, du secteur commercial « Chelles 2 ».
- La mobilisation du potentiel du triage de Chelles-Vaires (150 hectares) est en capacité de répondre tout à la fois au développement économique et résidentiel comme à la revitalisation durable du site ferroviaire. Le site du triage peut servir de pôle technique pour le métro lui-même, être la base logistique de développement de fret ferroviaire urbain pour le nouveau réseau et le RER E, enfin être le point de départ du TGV Est Europe extra-muros pour soulager la gare Paris-Est, en connexion avec Roissy et Orly.

- Le développement touristique, culturel, sportif et de loisirs de l'agglomération et de l'Est parisien concrétisé par l'implantation du Musée des Transports Urbains (d'envergure nationale), et l'implantation d'un équipement sportif national (ou de loisirs) sur la base régionale de Vaires-Chelles.

4/ « Faire métropole »

Le développement urbain de Marne et Chantierine se tourne résolument vers un projet de territoire qui « fasse métropole », tout en se voulant complémentaire et solidaire avec les territoires voisins.

A cet égard, la Communauté d'agglomération Marne et Chantierine souhaite que dans le projet présenté soient prises en compte :

- Les possibilités de développement d'un pôle d'échange TGV Est-Europe de dimension nationale qui combine la gare réseau Grand Paris avec une gare du réseau TGV Est.
- L'implantation d'activités de type tertiaire de niveau national qu'il s'agisse d'administrations publiques ou d'établissements d'enseignement supérieur.

5/ Cependant, un certain nombre de questionnements demeurent :

- Le positionnement exact de la future gare proposée sur Chelles.
- La capacité de mobiliser les possibilités de fret et de ferroulage historiquement présentes sur le territoire.
- Le devenir des potentialités foncières qui existent sur le territoire, en particulier pour ce qui pourrait concerner des emprises du triage (150 hectares).
- La nécessité de faire émerger Chelles et Marne et Chantierine comme un pôle urbain et économique pourvoyeur d'emplois. Ce pôle doit être à la hauteur des enjeux régionaux et nationaux du Grand Paris afin d'éviter un « marquage » comme simple « zone résidentielle » et ainsi exploiter ses potentialités infrastructurelles, économiques, technologiques et environnementales ainsi que son positionnement stratégique de territoire « trait d'union » de la vallée de la Marne.
- La nécessité de préserver un principe d'équilibre liant développement économique, habitat, équipements publics, environnement.
- La possibilité d'un tracé plus direct au Nord vers Roissy.
- Le prolongement du RER E à l'Est en direction de Vaires-sur-Marne, Lagny-sur-Marne et Meaux.
- Les conditions de financement de ce projet, dont notamment la participation de l'Etat, les recettes fiscales affectées au remboursement de l'emprunt qui sera contracté.

Tout en étant **favorable au projet soumis au débat public**, les élus de l'agglomération refusent un dessaisissement des collectivités territoriales de leurs prérogatives légales en matière d'aménagement et d'urbanisme. Les droits exorbitants confiés à l'Etat par la loi constituent une remise en cause des compétences et pouvoirs dévolus aux collectivités territoriales dans le cadre de la décentralisation. En revanche, un partenariat sur des ambitions partagées entre l'Etat et les collectivités locales dans un cadre contractuel territorial peut être envisagé si les engagements de l'Etat, en particulier en terme d'accompagnement financier, sont clairs et précis.

Plus largement, au delà du débat public et des enquêtes publiques, les élus et les citoyens doivent être en mesure de conserver la place qui doit être la leur dans le processus de décision, et de continuer à être acteur et non spectateur de la destinée de la métropole parisienne et des grands projets dont elle est porteuse.

Le Conseil communautaire,

Après avoir entendu l'exposé de son rapporteur et en avoir délibéré à l'unanimité des suffrages exprimés,

Vu la loi n°2010-597 du 03 juin 2010 relative au Grand Paris,

Vu le dossier de consultation du public du projet de Réseau de transport public du Grand Paris soumis par la Commission nationale du débat public et sa commission particulière,

Vu le cahier d'acteur Marne et Chantereine,

EMET un avis favorable au projet de Réseau de transport public Grand Paris qui doit faire de Chelles une gare structurante de l'Ile-de-France dans l'Est parisien ;

DEMANDE le lancement d'une étude associant la Société du Grand Paris, la SNCF, RFF, la RATP, le STIF et les collectivités territoriales et portant sur :

- le positionnement de la future gare de Chelles ;
- le devenir des potentialités foncières du territoire, en particulier pour ce qui pourrait concerner des emprises du triage (150 hectares) ;
- la mobilisation des possibilités de fret et de ferroutage présentes sur le territoire ;
- la nécessité de faire émerger Chelles et Marne et Chantereine comme un pôle urbain et économique pourvoyeur d'emplois avec la possibilité d'y implanter de grands équipements, administrations et services publics ;
- l'impératif de préserver un principe d'équilibre liant développement économique, habitat, équipements publics, environnement ;

DECIDE DE SE PORTER candidat à un contrat de développement territorial dédié au territoire de Marne et Chantereine.

ET ONT LES MEMBRES PRESENTS SIGNE AU REGISTRE
POUR EXTRAIT CONFORME

Nombre de membres dont le Conseil
communautaire doit être composé : 43

Conseillers en exercice : 43

Conseillers présents : 31

Conseillers représentés : 11

Pour : 37

Contre : 0

Abstentions : 5

Ne prend pas part au vote : -



Le Président,

Jean-Jacques MARION

Reçue en Sous-Préfecture de Torcy le
Affichée le
Chelles, le

Pour le Président et par délégation
Le Directeur Général des Services
P. Mavré

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours devant le
Tribunal Administratif de Melun dans un délai de deux mois