

Octobre 2010

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION MARNE ET CHANTEREINE



Marne et Chantereine
Communauté d'agglomération

L'agglomération Marne et Chantereine, pôle de développement en profonde mutation à l'Est de la métropole joue un rôle majeur en Seine-et-Marne. Avec Chelles, la plus grande ville du département, et les villes de Vaires, Courtry et Brou, l'agglomération s'étend sur plus de 3 000 hectares avec un bassin de population de 75 000 habitants. La communauté d'agglomération dispose de compétences stratégiques : urbanisme et aménagement, développement économique et emploi, transports et déplacements, habitat, développement culturel, tourisme, environnement et espaces naturels.

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION MARNE ET CHANTEREINE

39, avenue François-Mitterrand
77500 Chelles

www.marne-chantereine.fr

Tél. : 01 60 93 10 78

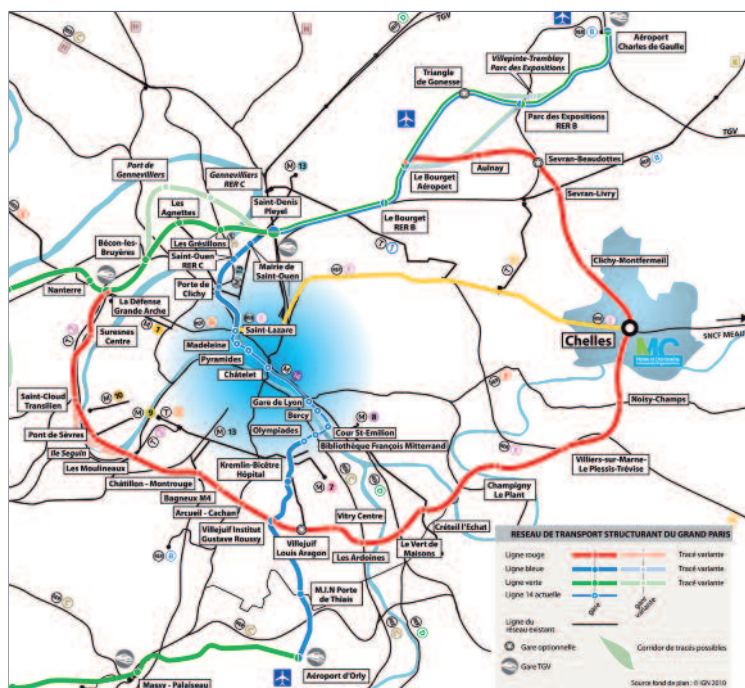
Courriel : accueil@marne-chantereine.fr

Eu égard aux difficultés que les Franciliens rencontrent quotidiennement dans leurs déplacements, il y a une extrême urgence à apporter des solutions adaptées aux enjeux et des moyens financiers conséquents pour remettre à niveau et développer les transports en commun. Les usagers ne peuvent pas subir plus longtemps l'absence de décisions d'envergures durant les dernières décennies pour adapter le réseau de transport de notre région capitale aux réalités du 21^e siècle.

Au-delà du plan de mobilisation déjà engagé par la Région Île-de-France et indispensable dès aujourd'hui, les projets « Arc express » et « réseau Grand Paris » affichent l'objectif de répondre à court, moyen et long terme aux exigences actuelles comme aux enjeux futurs d'un ambitieux service public des transports digne d'une métropole mondiale.

Jean-Jacques Marion

Président de la Communauté d'agglomération Marne et Chantereine



Les cahiers d'acteurs sont des contributions sélectionnées par la CPDP qui décide de les publier sous forme de cahiers d'acteurs. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.

Une ambition métropolitaine, une agglomération à fort potentiel

Le développement du pôle de Chelles s'appuie sur la multipolarité mise en avant dans le cadre du développement de la métropole francilienne. Territoire naguère périphérique, il offre aujourd'hui une réelle potentialité de centralité sur un croissant de l'Est parisien qui s'étend de Plaine Commune/Roissy à la Vallée scientifique de la Bièvre/Orly. L'agglomération Marne et Chantierne conçoit son développement et son avenir en se tournant autant vers le cœur de la métropole, que vers la Seine et Marne et ses différents territoires de projet, mais également en se tournant vers l'Est et l'Europe. Le territoire de l'agglomération offre en effet des opportunités urbaines, économiques, techniques et environnementales avérées dans le réseau métropolitain francilien avec Chelles comme pôle d'agglomération.

Faire de Chelles, comme cela est proposé, 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 projet s'oriente, depuis de nombreuses années, vers l'aménagement de sites ou de friches à revaloriser.

Deux projets de réseau de transports distincts et non concurrents

Arc Express et le projet de réseau Grand Paris ne poursuivent pas les mêmes objectifs et sont donc plus complémentaires qu'antagoniques. 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 depuis plus de 30 ans en matière de réseau de transport en commun, ces deux projets complémentaires



Faire de Chelles et de l'agglomération Marne et Chantierne un « noyau métropolitain » devrait alors forcément s'accompagner de l'implantation d'activités et de fonctions d'envergure nationale.

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...

Le projet de réseau de transport urbain de grande desserte passant par Chelles

Ce projet offre un réseau autour de Paris reliant les aéroports et les principaux pôles de développement mis en avant dans la loi 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 dés-enclavement 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

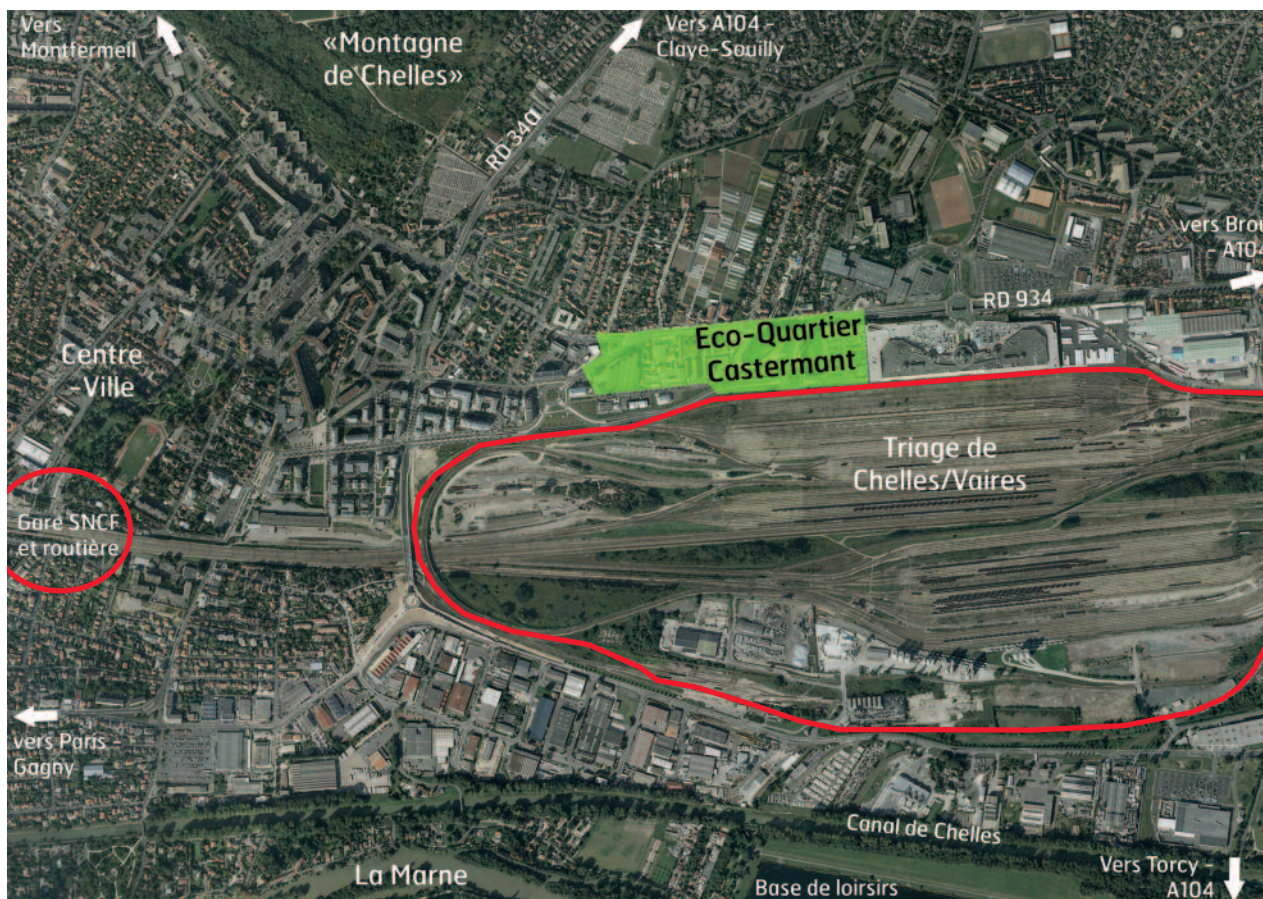
acteurs principaux de leurs changements ? Comment l'État s'impliquera pour réussir le grand « pari » d'une réduction des inégalités et des disparités des territoires par la construction de nouvelles solidarités ?

Un espace de développement ambitieux, harmonieux et durable porté par des projets

La future gare de Chelles a été retenue parmi les six gares majeures du réseau Grand Paris. Cette proposition vient conforter l'émergence d'un pôle de développement métropolitain centré sur Chelles porté par le projet de territoire de Marne et Chantieraine. En effet, le territoire offre un bassin de vie, avec la première ville de Seine et Marne, en centralité des pôles de l'Est parisien.

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, 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), 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), accéléré par l'arrivée du métro automatique, 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.

Le développement urbain de Marne et Chantierine se tourne résolument vers un projet de territoire de dimension nationale, pour faire métropole tout en étant compétitif et solidaire avec les territoires voisins.

À cet égard, l'agglomération 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.

Des questions restent en suspens

- Le positionnement exact de la future gare proposée sur Chelles.
- La capacité de mobiliser les possibilités de fret et de ferro-tage. Des potentialités existent sur le territoire au travers de la valorisation des emprises du triage (150 hectares).
- La nécessité d'équilibrer « durablement » le développement de l'offre de logement avec l'activité économique du territoire tout en respectant les exigences environnementales du 21^e siècle.
- 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.

Les élus de l'agglomération s'interrogent sur la pertinence d'un dessaisissement des collectivités territoriales de leurs prérogatives légales en matières d'aménagement et d'urbanisme. Le périmètre de 400 m autour des gares sous le contrôle exclusif de l'État lui confère des droits exorbitants et constitue une atteinte aux compétences et aux pouvoirs dévolus dans le cadre de la décentralisation aux collectivités territoriales.

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