

ARC EXPRESS/Grand Paris Débats publics sur les projets de rocade Contribution

Pour une double boucle à l'Est

Une position commune et partagée par les élus de l'A.C.T.E.P.

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 (villes enclavées, transports existants saturés, absence de liaison efficace Nord-Sud...)
- les capacités de développement foncier : ex voie de desserte orientale, ancienne gare du Plant à Champigny, délaissés de la grande ceinture ferrée, site des hôpitaux à Neuilly-sur-Marne, péripole à Fontenay-sous-Bois ;
- les lieux de forte interconnexion avec les transports existants, notamment à Val de Fontenay (RER A, RER E, ligne 1 prolongée, T1 prolongé, TVM prolongé) ;
- les coûts des ouvrages.

Ce que demandent les élus de l'ACTEP :

- la mise en œuvre rapide du plan de mobilisation des transports, soutenu par l'ACTEP et dont le projet de rocade constitue un élément majeur ;
- 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-le Plant, Val de Fontenay et l'autre par Champigny-le Plant, Noisy-Descartes, Neuilly sur Marne ;
- trois nouvelles gares : Champigny le Plant, Champigny-Bry-Villiers, Neuilly-sur-Marne et un passage par Saint-Maur/Créteil ;
- la desserte du cœur du cluster de la Ville Durable (Noisy champs Descartes) et sa liaison avec le reste du territoire de l'ACTEP.
- que priorité soit donnée à la réalisation de cette double boucle dès 2017 ;
- le bouclage complet de la rocade et la desserte des parties les plus enclavées du territoire francilien (en particulier les communes de Clichy et de Montfermeil)
- la prise en compte des interconnexions avec les transports existants et en projet (Eole, prolongement de la ligne 11, de la ligne 1, du T1, d'Altival et du TCSP sur A4...)
- la participation au projet des opérateurs (RATP, SNCF et RFF) pour que soit tenu compte du patrimoine existant.
- la nécessaire coordination des différents départements pour parvenir à une position commune à l'Est.

I. L'Est parisien, territoire de projets

1. L'ACTEP : une association, un territoire, des habitants

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, concerté au bénéfice des acteurs économiques et des **462.000** habitants de l'Est parisien.

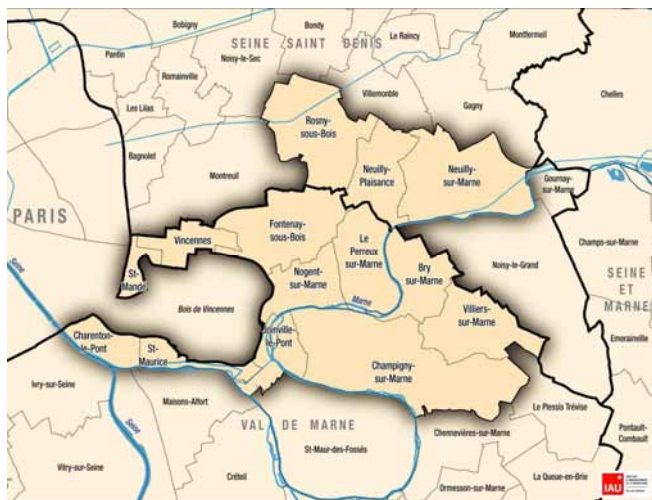
Originale par sa **dimension interdépartementale**, la démarche de l'ACTEP est exemplaire et innovante. Elle offre un exemple concret de ce que peuvent apporter des démarches locales à la conception et à la mise en œuvre d'une stratégie de développement territorial.

Les élus de l'ACTEP souhaitent **renforcer l'attractivité et le développement économique du territoire**.

Dynamiser un secteur géographique qui ne manque pas d'atouts, telle est l'idée qui a conduit à cette coopération inédite et fructueuse.

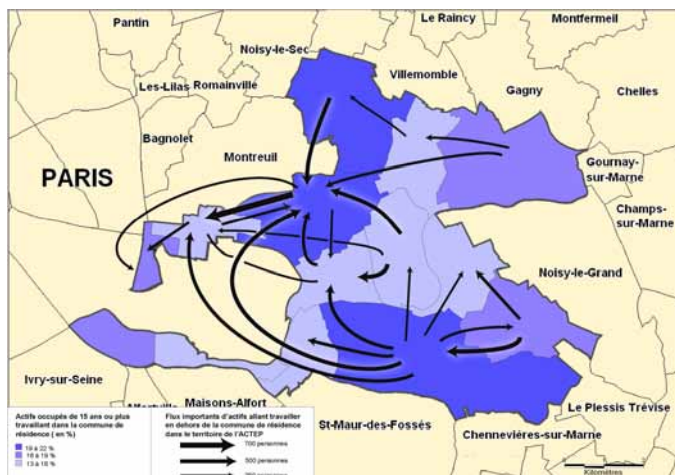
La reconfiguration en 2009 de son périmètre géographique a conduit l'ACTEP à repenser son territoire et son développement autour des quatorze communes et des deux Départements (Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne) qui la composent.

Les élus alors ont décidé d'œuvrer en commun pour finaliser un projet de territoire et mettre en œuvre des actions concrètes au service d'un **développement territorial équilibré**.



Une population dense sur un territoire restreint : 10 400 habitants au km² contre 5 300 dans le Val de Marne et 6 300 en Seine Saint Denis.

Une population très mobile :



Source , INSEE 2006

Seuls **17%** des actifs occupés de 15 ans ou plus travaillent dans la commune de résidence contre 20% dans le Val de Marne et la Seine Saint Denis et 29% en Ile de France.

Ainsi :

- 36 390 personnes travaillent dans leur commune de résidence ;
- 178 690 personnes travaillent dans une autre commune que la commune de résidence

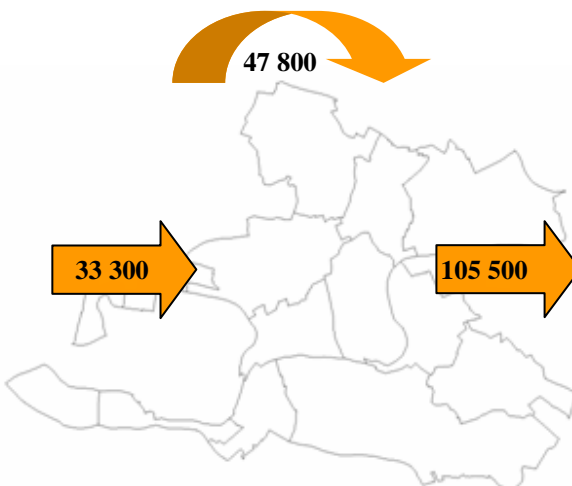
Dont :

- 45 010 travaillent dans une autre commune située dans le département de résidence ;
- 131 540 personnes travaillent dans une autre commune située dans un autre département de la région de résidence.

D'autre part, 105 504 personnes résident sur le territoire de l'ACTEP et travaillent en dehors de cette zone dont :

- 67 200 à Paris ;
- 13 390 dans le 93 ;
- 12 330 dans le 94 ;
- 9 090 dans le 92 ;
- 2 880 dans le 95.

Seules 47 820 personnes résident et travaillent dans cette zone, tandis que 33 340 personnes ne résident pas dans cette zone et y travaillent.



Une population utilisant fortement les transports en commun

47% des actifs occupés utilisent les transports en commun pour aller travailler.

39 % des actifs occupés utilisent leur voiture pour aller travailler.

Un taux d'emploi insuffisant

Alors que le Val de Marne dispose d'un taux d'emploi de 76%, la Seine Saint Denis et l'Île de France d'un taux respectif de 72% et 94%, le territoire de l'ACTEP ne dispose d'un taux d'emploi de 62%.

2. Le projet de territoire de l'ACTEP

Ce projet de territoire est le socle, la **vision commune et partagée** du développement que l'ACTEP souhaite donner au territoire de l'Est parisien grâce à une coopération intercommunale active.

Ce nouveau projet de territoire permet de **mettre en cohérence et en synergie l'ensemble des projets et actions du territoire de l'Est parisien** et ainsi de **mieux répondre aux besoins de sa population** tant en termes d'emploi, de logement, de transports et de déplacements, que de cadre de vie. Il permet également d'inscrire ce territoire dans un processus de développement partagé et durable.

Le territoire de l'Est parisien participe de façon entière à la vie de la métropole francilienne et dispose de richesses urbaines et économiques très nombreuses offrant un **réel potentiel de développement**.

L'Est parisien apparaît comme un **espace d'échanges entre les territoires stratégiques** dont le potentiel lui permet de devenir un véritable bassin d'emplois et de qualité de vie.

Pour un développement **harmonieux et solidaire**, l'Île-de-France a besoin aussi à l'Est d'un pôle de développement : **le territoire de l'ACTEP s'est fixé cet objectif**.

3. Le territoire de l'ACTEP, une porte d'entrée vers Paris et vers la Seine et Marne

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. Il constitue une échelle pertinente pour mettre en synergie des projets, pour assurer la convergence de politiques mariant des échelles spatiales et temporelles différentes visant la mise en œuvre d'un PROJET visible et lisible à l'échelle métropolitaine.

Situé à mi-distance entre la porte de Bercy et Eurodisney, le territoire de l'ACTEP est finalement situé au cœur de l'Est Parisien : à 13 km de Paris, 4 km de l'autoroute A86 et 6 km de l'A 104, à 20 minutes de Chatelet par le RER A et 25 minutes de Magenta par le RER E, le territoire de l'ACTEP constitue une porte d'entrée vers Paris et une porte d'entrée vers le secteur I de Marne La Vallée.

4. Un territoire au cœur du cluster de la ville durable

Le réaménagement de la Porte de Bercy à Charenton et le projet de création du « Cluster de la Ville Durable », Cité Descartes, dont deux des centralités sont situées sur le territoire de l'ACTEP (site des Hôpitaux à Neuilly sur Marne et site de la VDO sur Champigny/Bry/Villiers), contribueront à renforcer sa position et son rôle central dans le développement de l'Est Parisien et de la Métropole.

En outre, deux éléments militent pour l'inclusion de l'ensemble du territoire de l'Est parisien dans le périmètre du cluster :

- ✓ d'importantes réserves foncières notamment sur le tracé de l'ex A103 entre Neuilly-sur-Marne et Rosny-sous-Bois et autour de la voie de desserte orientale sur les territoires de Champigny sur Marne, Bry sur Marne et Villiers sur Marne ;
- ✓ la présence de grands établissements (IGN, Météo France...) en lien avec la Ville Durable.

Les élus de l'ACTEP souhaitent que le territoire devienne « **la vitrine et le champ d'application du cluster de la ville durable** ».

Deux projets portés par l'ACTEP entrent dans ce champ :

- ✓ le pôle de l'aménagement et de la construction durables ;
- ✓ l'autoroute A4 : un axe de mobilité durable.

Rappelons que les infrastructures de transport constituent un des trois critères de choix, fondamental pour les investissements internationaux et l'implantation d'entreprises.

Les élus de l'ACTEP souhaitent faire de leur territoire un terrain d'application du cluster de la ville durable. En ce sens, ils sont spécialement volontaristes dans le développement des modes de transports alternatifs à la voiture, qui permettra de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de ailler plus finement le territoire pour offrir une ville plus dense et des mobilités plus variées et choisies, de développer l'emploi à proximité des lieux de vie...

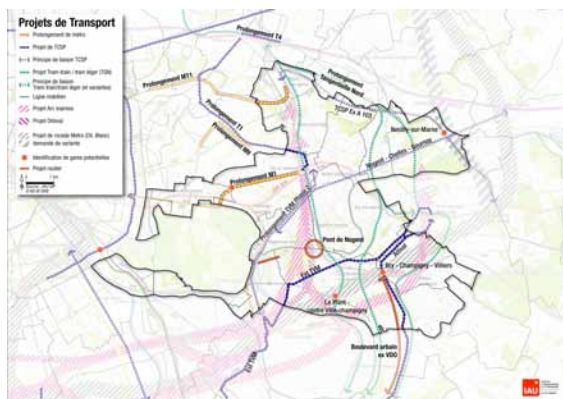
II. Les transports dans l'est parisien : constat et besoins

1. Constat

Une situation d'urgence, un réseau de transport saturé

- Le réseau de transports en commun est saturé et sa fréquentation continue d'augmenter (+2,6% par an en moyenne), en particulier sur les lignes A, B, D et E du RER, la ligne 7 du métro, le TVM, le bus 183...
- Les liaisons de banlieue à banlieue sont difficiles et imposent souvent un passage par Paris surchargeant le réseau de transport du cœur de l'agglomération,
- Le réseau routier est surchargé, avec notamment le premier bouchon d'Europe du tronçon commun A4/A86 et des franchissements de Seine insuffisants et congestionnés,
- Les pollutions atmosphériques, sonores, visuelles pèsent sur la santé des Franciliens et sur l'environnement,
- D'importants équipements et services publics sont difficilement accessibles (préfecture, universités, hôpitaux, musées, etc.).

Une offre en transports du territoire de l'ACTEP structurante mais inégalement répartie dans l'Est parisien



Les faiblesses sont essentiellement liées à des carences de liaisons transversales et de desserte structurante pour certains secteurs, ainsi qu'à des problèmes de fluidité des trafics qui pénalisent, entre autres, les déplacements en bus sur le territoire.

Certaines communes de l'ACTEP ne sont pas directement desservies par le réseau structurant : c'est le cas de Neuilly-sur-Marne notamment. Les communes de Saint Mandé ou de Charenton-le-Pont, qui ne sont pas desservies directement par le RER, le sont par le métro. Cependant celui-ci les relie à Paris mais pas au reste de l'Est parisien. Par ailleurs les gares ne sont pas toutes à proximité immédiate des centres villes ; elles en sont parfois même très éloignées.

Ces grandes liaisons structurantes sont des radiales qui relient bien le territoire à Paris ou à d'autres territoires métropolitains situés plus à l'est, mais les dessertes transversales internes (entre les deux

branches du RER A et entre le RER A et le RER E) sont aujourd'hui incomplètes ou inexistantes.

Un territoire mal desservi et mal irrigué en modes lourds:

- un RER A saturé aux heures de pointes ;
- un RER E sous dimensionné par rapport aux besoins ;
- des RER A et E qui alimentent le territoire avec un seul point de jonction : Val de Fontenay, rendant les interconnexions difficiles entre les RER E et A ;
- une ligne 1 s'achevant à Vincennes (prolongation à Val de Fontenay envisagée) ;
- des liaisons incomplètes avec la Seine Saint Denis et la Seine et Marne voisines ;
- un Trans Val de Marne (de Croix de Berny à Saint Maur Créteil) qui constitue la seule ligne de rocade importante du territoire. C'est pourquoi les élus de l'ACTEP demandent la mise en oeuvre immédiate du projet « Est TVM », pour compléter et renforcer le réseau existant ;
- de nombreux territoires de l'Est Parisien qui demeurent isolés, faute de desserte, comme à Champigny sur Marne (quartiers des 4 Cités, des Boulereaux, des Mordacs), à Villiers sur Marne (quartier des hautes Noues), à Neuilly sur Marne (site des hôpitaux).

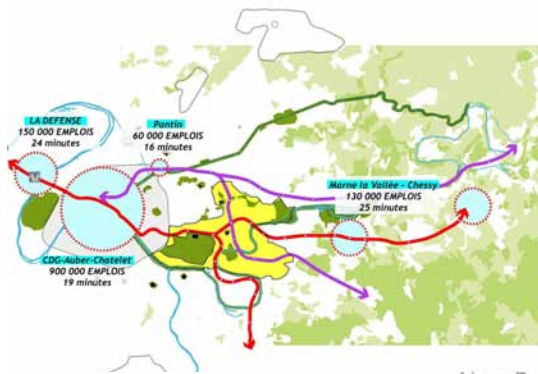
2. Les besoins du territoire

De part sa situation géographique, le territoire de l'ACTEP constitue « le cœur de l'Est Parisien » et se trouve à la confluence de nombreux flux économiques et de déplacements. Il est pourtant situé dans un espace de la petite couronne où la part modale des transports collectifs est la plus faible, en particulier du fait de son faible niveau de desserte et de l'absence de cette indispensable liaison de rocade.

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. L'objectif est de **fluidifier les échanges de banlieue à banlieue, mais aussi entre Paris et le cluster de la Ville Durable** (désengorgement du Pont de Nogent...).

La question de cette rocade est donc abordée pour notre territoire dans une dynamique de projets nombreux 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, Orbival, Altival, prolongements des lignes 1 et 11, TCSP sur l'autoroute A4) ;
- des potentialités foncières disponibles ;
- des pôles existants ou en devenir qu'il s'agira de conforter (cluster de la ville durable, Val de Fontenay, Rosny sous bois...).



Source : Cabinet SEURA

III. Une position commune et partagée

Préambule :

L'ACTEP rappelle **son soutien au projet ORBIVAL et 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 **exige sa mise en œuvre immédiate**.

L'ACTEP attache également une attention particulière à la réalisation de certains projets de transports en commun qui permettront une meilleure desserte et un meilleur maillage du territoire ;

- le prolongement de la **ligne 11** vers Rosny sous Bois à l'horizon 2020 qui confortera le pôle commercial Rosny 2/Domus et assurera une liaison Seine Saint Denis/Val de Marne ;
 - le prolongement de la **ligne 1** vers Val de Fontenay qui permettra de rejoindre Paris avec une fréquence inférieure à 1 minute 45 entre rame et de faire de cette gare un pôle multimodal d'envergure régionale assurant un maillage fin entre les différents transports en commun : RER A, RER E, TVM et T1 (dont le prolongement est souhaité au-delà de Val de Fontenay pour que cette gare ne soit pas considérée comme un cul de sac ;
 - le prolongement du **tramway T1** au-delà de Val de Fontenay, pour que cette gare ne soit pas considérée comme un cul de sac mais bien comme un pôle d'échange majeur à l'articulation du Val de Marne et de la Seine Saint Denis ;
 - le prolongement **d'EOLE** à l'Ouest qui offrira aux habitants de l'Est parisien une alternative au RER A pour rejoindre la Défense et améliorera la fréquence des trains et donc les temps de trajets.
- Si les élus de l'ACTEP, dans le cahier d'acteurs relatif au débat public sur ce projet, ne peuvent que se réjouir d'un accès plus aisé vers la Défense pour leurs habitants qui y travaillent ils rappellent que la priorité reste de **diminuer la part des déplacements contraints vers l'Ouest**. Pour y parvenir, les deux leviers identifiés sont le développement de l'emploi dans l'Est parisien et l'optimisation du maillage par une multiplication des liaisons de rocades et des transports en communs hiérarchisés permettant une meilleure irrigation des pôles d'emplois existants et en projet.

L'ACTEP soutient également tout projet qui visera par un maillage fin, à assurer une desserte des zones à forte densité humaine et des sites de grands projets urbains, grâce à la mise en place d'un réseau intégrant de façon optimale l'ensemble des radiales existantes au sein de la banlieue dense. Il est rappelé qu'aujourd'hui, 20% des usagers des transports collectifs dans Paris intra-muros sont en fait des usagers qui se déplacent de banlieue à banlieue en transitant via des radiales.

1. L'arc sud du Projet « arc express » et l'Est parisien – choix du tracé

Les élus de l'ACTEP partagent pleinement les objectifs ayant conduit à la réalisation du projet « Arc express » à savoir :

- modifier significativement les conditions de déplacements en Ile de France,
- rééquilibrer la desserte du territoire,
- accompagner et encourager l'aménagement et le développement du territoire.

Arc express, apparaît comme un des outils nécessaires au développement de l'Est Parisien.

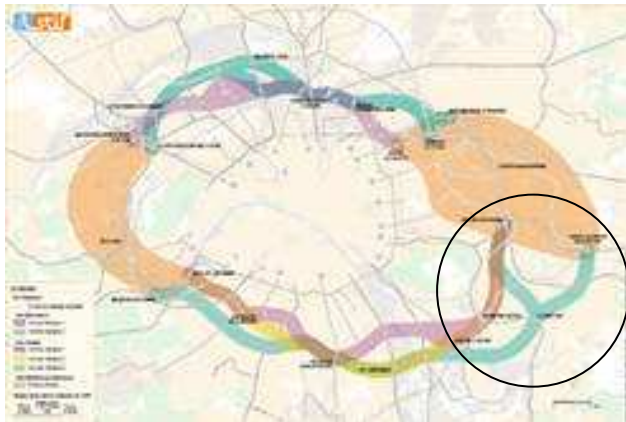
Le tracé dit « éloigné », en ce qu'il assure une double Interconnexion entre RER A et RER E permettra une meilleure desserte du territoire et dans sa liaison avec Val de Fontenay, une possibilité de lien avec la Seine Saint Denis voisine. Il permettra également d'assurer une desserte des territoires de l'ACTEP et du Cluster de la Ville durable situés plus à l'Est, sous réserve qu'une gare soit créée à Noisy-Descartes (et non à Noisy Mont d'Est). Cela permettrait ensuite d'imaginer une gare sur la commune de Neuilly sur Marne et ainsi de désenclaver les quartiers de l'Est Nocéen, dont le site des hôpitaux, potentiel important de développement pour l'Est Parisien.

L'ACTEP milite donc pour que le tracé dit « éloigné » soit réalisé dans son intégralité, à savoir avec la branche desservant Val de Fontenay et la branche considérée comme un terminus alternatif du tracé desservant Noisy le Grand. L'ACTEP estime par ailleurs qu'il serait pertinent que le choix de la gare de Noisy le Grand se porte sur Noisy Champs Descartes (et non Noisy Mont d'Est), ce qui permettrait de desservir le Cœur du Cluster de la Ville Durable et de faire la liaison avec le Grand Huit du Grand Paris.

Ce tracé de métro, qui reprend le tracé proposé par 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, ce qui désengorgera l'A 86.

Au regard des potentiels 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 pour une mise en service dès 2017. En effet, ce tracé, travaillé dans le cadre de l'association ORBIVAL a reçu le soutien unanime des collectivités territoriales qui la composent, au-delà des clivages politiques. Le travail réalisé par l'association a également permis d'identifier les gares potentielles et d'imaginer leur fonctionnalité et leur intégration architecturale dans le tissu urbain.

Enfin, afin d'assurer un maillage efficace du territoire de l'Est parisien, il est indispensable que toutes les liaisons et interconnexions encore à l'étude à ce jour, à l'Ouest et au Nord/Est de l'Île de France, aboutissent et viennent compléter le projet avant son approbation définitive. Le désenclavement des communes de Clichy sous Bois et de Montfermeil apparaît indispensable et recueille le soutien sans réserve des élus de l'ACTEP.



Source : STIF

2. Une articulation nécessaire avec la rocade ferrée du Grand Paris

Concernant le projet du Grand Paris, l'ACTEP réaffirme son souhait que le métro automatique n'assure pas simplement une desserte des pôles économiques du territoire francilien. En effet, une étude de l'IAU démontre que seuls 3% des flux (tous types de transports confondus) concernent des déplacements entre pôles d'activité.

Il doit également assurer une desserte fine des territoires et plus particulièrement de l'Est parisien et doit être articulé avec le projet de rocade « arc express », certains de ses tronçons s'avérant être communs aux deux projets.

Ainsi, pour la partie du tronçon du projet Arc Express (ORBIVAL) dit « Arc sud », tracé éloigné permettant une liaison avec Val de Fontenay et l'implantation d'une gare sur Champigny sur Marne (le Plant plutôt que centre ville) et d'une gare sur les communes de Bry sur Marne/Champigny sur Marne (secteur de la Voie de Desserte Orientale VDO), les deux tracés pourraient se rejoindre pour n'en faire qu'un. D'autant qu'il existe un consensus politique sur l'implantation des gares.

3. Pour une double boucle à l'Est

Pour les années à venir, il apparaît nécessaire et indispensable de développer les déplacements en transports en commun dans l'Arc Sud afin de réduire la part du trafic automobile dans l'est parisien. L'ACTEP souhaite que soient développés des **transports collectifs adaptés aux besoins quotidiens des usagers, plus performants, plus accessibles et plus confortables** en garantissant une meilleure desserte du territoire (interstation réduite) et une réduction des temps de parcours.

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

- **participer au désenclavement des quartiers ;**
- **conforter les pôles économiques existants ;**

- **assurer les liaisons entre les centralités du territoire et du futur cluster de la ville durable ;**
- **renforcer des liaisons vers les autres territoires de l'Est parisien et plus particulièrement entre les sites du Pres Paris-Est.**

En matière économique, il devra en particulier permettre de conforter les pôles existants du territoire et plus particulièrement ses pôles en développement :

- le pôle de Rosny 2/Domus ;
- le pôle tertiaire de Val de Fontenay ;
- le pôle touristique Nogent Champigny.

Il devra également permettre le développement de deux pôles en devenir, à savoir le pôle **Champigny/Bry/Villiers** (Voie de Desserte Orientale – VDO) et le site **des hôpitaux à Neuilly sur Marne**, tous deux identifiés comme **centralités du futur cluster de la ville durable**.

Au regard des besoins de sa population, l'ACTEP donne priorité à tout projet qui permettra de réduire le temps de trajet domicile-travail et d'améliorer significativement les déplacements de banlieue à banlieue. L'exigence des élus de l'ACTEP est de **faire émerger un réseau de transports en commun efficace, renforcé, amélioré, desservant finement le territoire au profit de ses habitants**.

Pour répondre à cet objectif et compte tenu des prévisions de trafic ((26 000 à 27 000 voyageurs attendus pour le tronçon Villejuif/Noisy Descartes – estimations RATP-DREIF) les élus de l'ACTEP **militent pour que soit réalisée une double boucle à l'Est**.

Cette double boucle s'articulera sur deux liaisons :

- **une branche reliant Champigny et Val de Fontenay à la Seine Saint Denis (via Rosny sous Bois)** en s'appuyant sur les réseaux existants (grande ceinture complémentaire) ce qui permet notamment de réduire les coûts ;
- **une branche reliant Champigny à la Seine Saint Denis via Noisy Champs – Descartes et Neuilly sur Marne en direction de Clichy et Montfermeil**, afin de désenclaver les territoires les moins bien desservis de ce secteur et les centralités du cluster de la ville durable

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

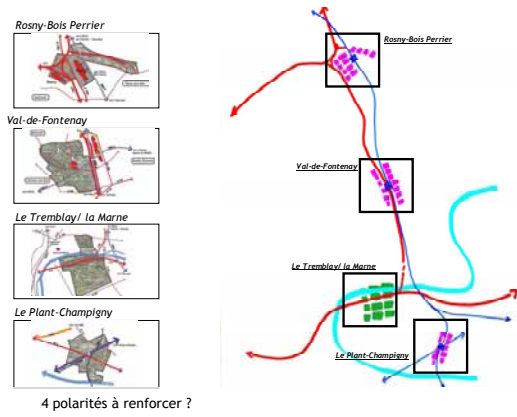


Source : Cabinet SEURA

L'axe A86/N186/RER E constitue un axe de développement majeur pour le développement de l'Est Parisien et de la Métropole qu'il convient de conforter par un maillage avec le reste du territoire de l'ACTEP et notamment la commune de Champigny sur Marne. Ce maillage avec la future rocade permettra de renforcer le développement du territoire en reliant par le métro les deux pôles (commercial à Rosny sous Bois et tertiaire à Fontenay sous Bois), le pôle touristique et de loisirs émergeant situé sur les Communes de Champigny sur Marne (Parc du Tremblay) et de Nogent sur Marne (Port de plaisance et abords) et le pôle à créer aux abords de l'ancienne gare du Plant à Champigny.

Les vertus de l'intégration de cet axe dans la future rocade :

- 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.



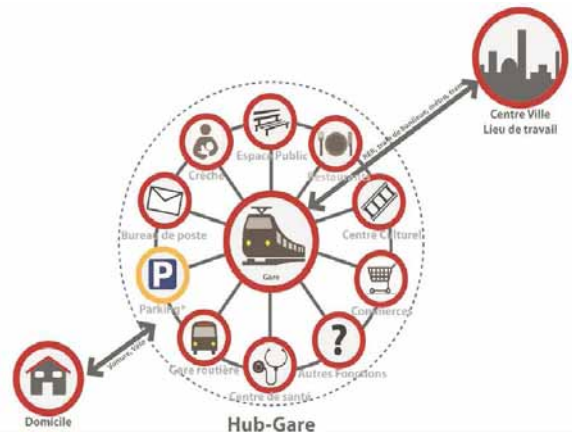
Source : cabinet SEURA

Cette liaison permettra ainsi de conforter la stratégie proposée et approuvée par les cinq communes (Champigny sur Marne, Nogent sur Marne, Le Perreux sur Marne, Fontenay sous Bois et Rosny sous Bois) pour le développement de leur territoire autour de cet axe (A86/N 186/RER E) et visant à :

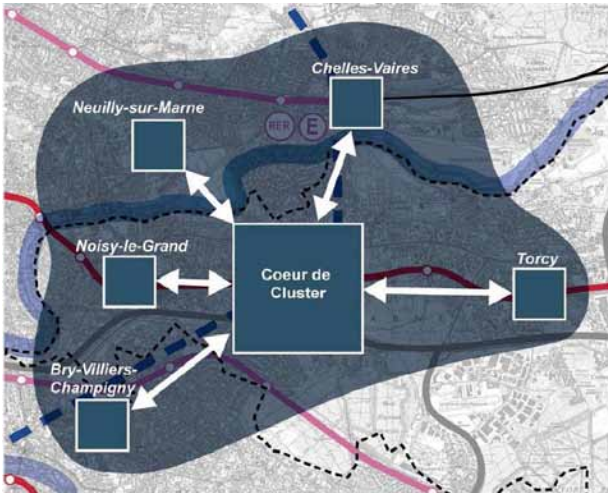
- **donner plus d'identité à ce territoire** par un travail de mise en valeur des boucles de la Marne et des forts, la construction d'un équipement intercommunal, le développement d'un tourisme vert,
- **faciliter les liaisons domicile/travail** en permettant un maillage intermédiaire dans ce secteur et un maillage des transports en commun par la transformation de la gare de Val de Fontenay en gare multimodale reliant le Val de Marne à la Seine Saint Denis,
- **renforcer les centralités du territoire** en leur permettant d'envisager une diversification, le maintien, la restructuration et le développement de leurs activités.

Un pôle multimodal régional pourra ainsi voir le jour dans l'est parisien (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 de la ligne 1 du métro et du T1, accueillant un parc relais de 290 places et une nouvelle gare routière.

La liaison permettra d'assurer un lien Nord Sud fort entre le Val de Marne et la Seine Saint Denis Voisine qui pourra s'appuyer sur les réseaux existants (grande ceinture complémentaire). Plus qu'une simple station, la gare de Val de Fontenay deviendrait ainsi un véritable « hub d'activités et de vie urbaine », d'après l'expression de l'équipe Richard Rogers



- **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**



Source : EPAMARNE

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 Cité 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.

4. Les propositions de gares nouvelles portées par l'ACTEP

Trois gares nouvelles sont indispensables pour le maillage et le développement du territoire :

- o Champigny-Le Plant ;
- o Bry-Villiers-Champigny ;
- o Neuilly-sur-Marne.

- **La gare Champigny – le Plant**

L'implantation d'une gare dans le quartier du Plant à Champigny permettra de desservir un secteur dense en habitat collectif, équipements sportifs, équipements d'enseignement (Lycée Louise Michel – Lycée Langevin WALLON – collège Lucie AUBRAC).



Source : ORBIVAL

Ainsi, le positionnement de la station au croisement de la RD4 et de la grande ceinture ferrée permettra la desserte d'une importante population (12.000 personnes à moins de 800 mètres) et de 18 000 emplois dans les 800 mètres. Par ailleurs, les études évaluent le nombre d'usagers possibles entre Villejuif et Champigny de 22 000 à 26 000 passagers par heure aux heures de pointe.

De la même manière, la commune de Champigny pourrait alors valoriser un site de 12 hectares en friche à côté de l'ancienne gare du Plant. Ainsi, dans un rayon de 900 mètres autour de la station, le potentiel de densification réel est de 316.250m² SHON constructibles.

Grâce à la valorisation des délaissés de la grande ceinture ferrée (en talus) en coulée verte, on peut connecter le site du Plant à la gare RER E des Boullereaux au nord et à la Marne au sud et mettre en réseau les développements urbains du Plant avec ceux de la ZAC des Bords de Marne dans le cadre de l'extension du siège historique de l'entreprise Air Liquide.



Source : CG 94

- **La gare intercommunale Champigny – Bry – Villiers**

L'abandon du projet de liaison autoroutière « Voie de Desserte Orientale » (VDO) a ouvert des perspectives quant au devenir des emprises réservées, qui représentent plus de 100 ha dont environ 30 ha sur le territoire de l'ACTEP.

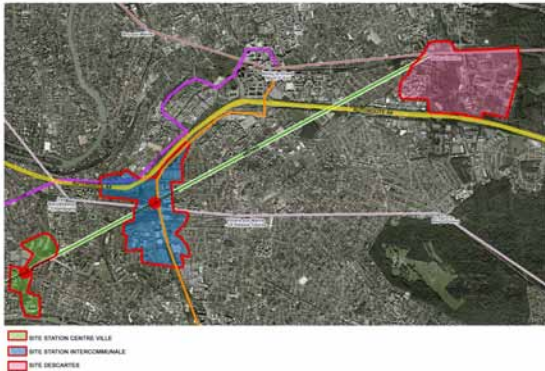
Le schéma de transport présenté par le gouvernement part en ligne droite vers la station Descartes / Noisy le Grand. Sur ce tracé, l'intersection logique avec le RER E se situe à mi-chemin entre Les Boullereaux et

Villiers-sur-Marne. A cet endroit, une zone d'activités récente accueille IKEA, Bricorama..., et de nouveaux aménagements de voirie départementale, appelée VDO, dont le tracé est prévu jusqu'à la RN4.

Au nord de ce carrefour, se situe un espace de fort développement, axé sur les villes de Villiers-sur-Marne, de Champigny-sur-Marne et de Bry-sur-Marne (Pôle image en devenir), ainsi que le quartier Marais De Gaulle.

A l'ouest, de grandes zones d'activités sont en projet : les Simonettes, ainsi que de nouveaux quartiers d'habitat.

Le site a été identifié comme l'une des cinq centralités du futur cluster de la ville durable.



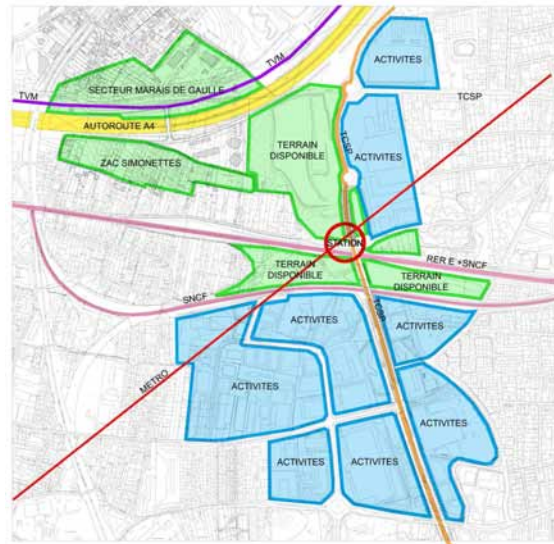
Source : ORBIVAL

L'implantation d'une gare dans ce secteur permettra de desservir cette centralité et de la connecter au centre du cluster, la cité Descartes.

Directement reliée à l'A4 (transformée en avenue métropolitaine) et au projet de TCSP sur l'ex VDO (Altival), cette gare représente un enjeu important pour le transfert modal nécessaire au désengorgement du Pont de Nogent, afin de desservir et de conforter le cluster de la ville durable.

Elle participera également au désenclavement du quartier des Hautes Noues et de faciliter ainsi la mise en œuvre du projet de restructuration urbaine envisagée.

Par ailleurs, l'implantation d'une gare dans ce secteur permettra le renforcement et le développement des zones d'activités émergentes (ZAC les Portes de Villiers – ZAC les Armoiries) et des zones d'activités existantes (ZAC les Simonettes – ZAC des Fontaines Giroux – ZAC A3 – ZAE les Luats – ZAC des Nations – ZAC du Marché Rollay – ZAC des Grands Godets).



Source : ORBIVAL

Distances interstations

La distance entre la gare de Champigny le Plant et celle de Bry Villiers Champigny serait d'environ **2,2 km**, et entre cette gare et la gare de Villiers le Plessis Trévisé, elle serait de **1,2 km** environ, ce qui correspond tout à fait à l'interstation moyenne sur le RER A

- branche Boissy Saint Léger entre Vincennes et Boissy : **environ 1,8km**
- Branche Marne la Vallée de Neuilly Plaisance à Noisy le Grand : **entre 1,2 km et 1,8 km**

et sur le RER E :

- Branche Chelles interstation moyen de 2,5km
- Branche Tournan interstation moyen de 2,8km, dont 2,2 km entre Nogent et les Boullereaux et entre les boullereaux et Villiers sur Marne.

- La gare Neuilly sur Marne – site des hôpitaux

La commune de Neuilly-sur-Marne est un territoire d'enjeux majeurs pour l'Est parisien.

Elle présente la particularité d'accueillir deux hôpitaux psychiatriques : l'Etablissement Public de Santé de Ville-Evrard (EPS) et le Centre Hospitalier Spécialisé de Maison-Blanche (CHS).

Dans le cadre de la réorganisation actuelle de la médecine psychiatrique, les hôpitaux libèrent progressivement leur foncier. La Ville est donc confrontée à la reconversion de ces friches hospitalières d'environ 100 ha. Ce territoire de projet représente une superficie de **266 ha**, soit 40% du territoire communal. Il concerne les sites des hôpitaux psychiatriques et leur patrimoine foncier hors enceinte hospitalière, le site de la Haute-Ile, les berges du Canal et de la Marne ainsi que la RN 34. A noter que la commune est propriétaire de 42 ha des terrains du centre hospitalier spécialisé de Maison-Blanche.



- préservation de la qualité de l'air et la lutte contre les nuisances,
- maîtrise des risques.

Au projet de SDRIF, ce secteur est classé de densification préférentielle devant être porteur d'innovation en termes d'habitat. Il doit créer des emplois et accueillir des filières économiques nouvelles en complément aux pôles tertiaires régionaux voisins (Val de Fontenay et Noisy-le-Grand).

Un schéma d'aménagement a été élaboré. La stratégie de la commune est de mener des actions conjointes sur le territoire de l'Est nocéen et sur les quartiers existants (projet ANRU des Fauvettes et centre ville) et de requalifier la RN 34. Elle doit répondre aux enjeux suivants :

- permettre de renouveler l'identité de la ville, suite au repli des Hôpitaux ;
- dynamiser les territoires à forte potentialité par l'accueil de nouvelles activités ;
- diversifier et élargir l'offre de logements pour permettre un parcours résidentiel complet des populations nocéennes et attirer de nouvelles populations ;
- stabiliser, voire augmenter la population et la diversifier ;
- préserver autant que possible l'environnement et la qualité des sites existants,

Afin de mettre en valeur le patrimoine du site, un travail d'inventaire et d'analyse du patrimoine des Hôpitaux a fait apparaître le bon état structurel et l'intérêt patrimonial de certains de leurs éléments bâtis et paysagers. Ces derniers, jusque là préservés, deviennent le moteur de la reconversion des sites hospitaliers. Leur transformation présente à la fois des enjeux patrimoniaux et urbains:

- préserver les enclos d'origine,
- ouvrir à la ville l'Est nocéen,
- valoriser la dimension paysagère du site

Deux hôpitaux psychiatriques

266 ha, soit 40% du territoire communal.

Maîtrise foncière par la ville = 42 ha sur le site de Maison blanche

Une démarche de développement durable fondée sur le paysage et le patrimoine :

- Insertion du projet urbain dans son site :
 - Prise en compte du paysage urbain,
 - Préservation des espaces naturels remarquables,
 - Maîtrise des déplacements
- développement de la diversité fonctionnelle :
 - développement des activités économiques,
 - travail sur la proximité des équipements et services,
- Mise en œuvre de la qualité environnementale :
 - développement des méthodes alternatives pour la gestion des eaux pluviales,
 - préservation des ressources énergétiques et le développement des énergies renouvelables,
 - gestion des déchets,



Si des projets à l'étude amélioreront la desserte de ce secteur (site propre sur l'ex RN34 de Neuilly-Plaisance RER A à Chelles RER E ; TCSP alternatif au projet de l'autoroute A 103 reliant le cœur de la Seine Saint Denis à Marne-la-Vallée ; nouvelle ligne de bus de rabattement vers le RER E Le Chénay-Gagny), seul un transport en commun en mode lourd permettrait son développement. L'implantation d'une gare à l'est ou à l'ouest de ce site, participerait également au désenclavement du quartier des Fauvettes.

- à moyen terme par la rocade ferrée de moyenne couronne ou/et la réouverture au trafic voyageurs de la grande ceinture.

La commune dispose par ailleurs de trois projets particuliers :

- La création d'un pôle de l'aménagement et de la construction durables à destination des artisans et PME : lieux d'exposition ; de formation continue, d'information pour les particuliers et les entreprises ; locaux d'activités avec mutualisation de moyens (ex : traitement des déchets).
- La création d'une cité lacustre en zone inondable (non incluse dans la programmation)
- La création d'un pôle régional de formation sanitaire et social

Programmation prévisionnelle :

445 000m² de SHON dont

- **2985 logements**
- **128 900 m² SHON d'activités** dont une grande partie en ZFU,
- **54 095 m² de SHON d'équipements** dont un lycée, pôle de formation santé, sanitaire et social (2 000 étudiants)
- **4 000 m² de SHON de commerces de proximité**

Pour un démarrage de travaux dès **2011**.

L'ACTEP demande une double boucle à l'Est de Paris

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 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 dessert 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 inclut les gares de **St Maur/Créteil** et fixe une gare d'interconnexion entre la gare de **Champigny 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 et territoires** se coordonnent pour parvenir à une position commune à l'Est.

Au cours du débat public, les deux idées directrices des élus de l'ACTEP, à savoir, la **réconciliation des deux projets Arc Express et Grand Paris** et **l'intensification du maillage des transports métropolitains par une double rocade à l'est** a fait son chemin (proposition de Jean-Paul HUCHON, cahier d'acteurs de l'AIGP et avis de Paris Métropole notamment). Les élus de l'ACTEP s'en félicitent et encouragent les acteurs de ces projets à tenir compte de ce large consensus autour d'une idée qui apparaît de plus en plus comme une évidence.

