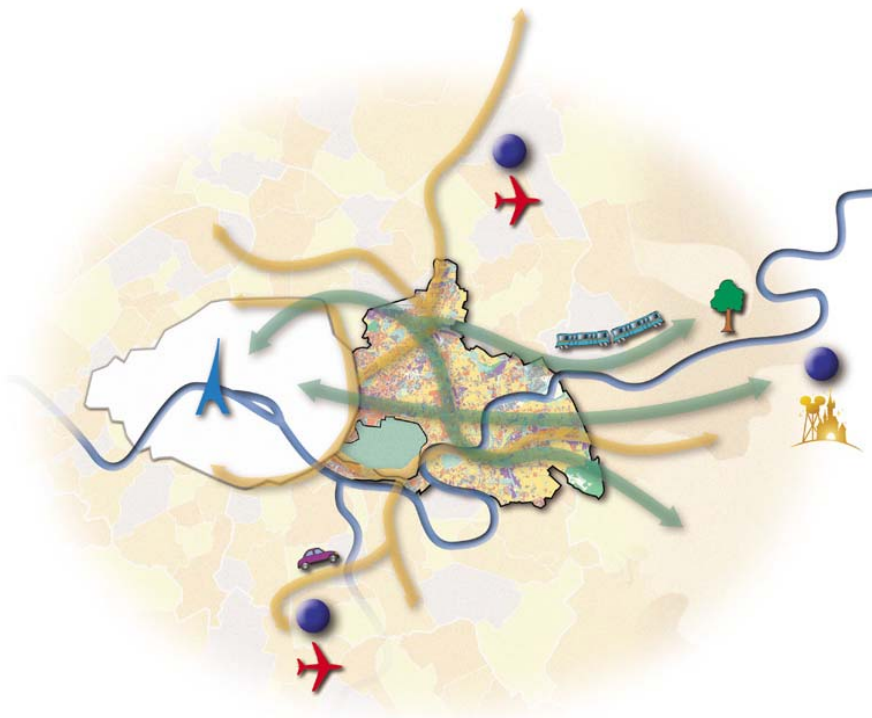


# CONTRIBUTION A LA REVISION DU SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE-DE-FRANCE

*EXTRAITS : VOLET « TRANSPORT »*





## Introduction

A l'Est de Paris, une démarche originale de coopération intercommunale, sous forme associative, a été mise en place en 2000 avec la création de l'Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien (ACTEP), regroupant 20 communes (9 en Seine-Saint-Denis et 11 en Val-de-Marne) et les départements de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne.

La particularité de l'ACTEP est de regrouper par-delà les frontières administratives et les clivages politiques, des collectivités animées par la volonté de construire en commun une dynamique de développement harmonieuse et concertée au bénéfice des acteurs économiques et des 725.000 habitants de l'Est parisien.

Donner une image moderne, dynamique de territoire, un secteur géographique qui ne manque pas d'atouts, et renforcer son attractivité, telle est l'idée qui a conduit à cette coopération inédite et fructueuse.

Cette démarche a été initiée par les élus locaux conscients de la nécessité de développer ce territoire, sorte de « ventre mou » de l'aménagement régional entre Paris et Marne-la-Vallée, oublié des politiques publiques et notamment du dernier Contrat de Plan Etat-Région. Malgré la volonté politique affichée de rééquilibrage entre l'Est et l'Ouest de l'Île-de-France, un des enjeux majeurs du SDRIF de 1994, le développement de ce territoire restait à conforter. Les élus ont donc décidé de mettre leurs forces en commun pour élaborer un projet de territoire et mettre en œuvre des actions concrètes au service d'un développement territorial solidaire.

Les principes de projet, de subsidiarité et de consensus guident la démarche de l'ACTEP. Les différences politiques et idéologiques sont écartées et la coopération est de mise dès lors qu'il s'agit de l'intérêt du territoire, de ceux qui y vivent ou qui y travaillent. L'ACTEP ne se substitue pas aux acteurs locaux mais travaille avec eux à la mise en cohérence de projets et d'actions en les valorisant afin d'en faire bénéficier l'ensemble du territoire, dans un objectif de solidarité.

Si le principe de consensus est, depuis la naissance de l'ACTEP, la première règle de fonctionnement de la structure, cela ne signifie pas absence de débat, ni de concertation. L'ACTEP privilégie le fonctionnement en réseau et l'échange.

La démarche de l'ACTEP est exemplaire et innovante en offrant un exemple concret de ce que peuvent apporter des démarches locales à la conception, à la mise en œuvre d'une stratégie de développement régional.

Le Conseil régional lors de sa séance du 24 juin 2004 a lancé la procédure de révision du SDRIF. Les Conseils Généraux de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne ont engagé l'élaboration de leurs contributions respectives. Une insuffisante prise en compte de l'Est parisien dans les SDRIF et Contrat de Plan actuels ayant justifié la création de l'ACTEP, cette dernière a voulu être associée à ces différentes démarches comme force de propositions.

Afin d'être partie prenante de la révision du Schéma Directeur de la Région Île-de-France et dans ce contexte de mobilisation des collectivités mais aussi des acteurs institutionnels et économiques, l'ACTEP a souhaité initier un processus de dialogue et de concertation avec l'ensemble de ses élus pour produire une contribution de l'Est parisien à la révision du SDRIF.



## Résumé du projet d'aménagement de l'Est parisien, contribution de l'ACTEP à la révision du SDRIF

La contribution de l'ACTEP à la révision du SDRIF et aux démarches associées des Conseils généraux reprend les principes fondateurs de la création de l'association :

- la nécessité d'un **vrai rééquilibrage régional vers l'Est** (le SDRIF devant, sur ce point être prescriptif) ;
- la volonté de **traiter les disparités** non seulement au niveau régional, mais aussi à l'intérieur même des territoires ;
- le besoin d'un **renforcement des effets d'entraînement** des pôles régionaux de développement, contrepartie au polycentrisme.

Elle s'assoit sur les trois axes stratégiques pour le développement de l'Est parisien définis dans son projet de territoire<sup>1</sup> :

- une **meilleure exploitation des ressources** (compétences et savoir-faire, sites, pôles d'activité, offre foncière) ;
- l'**amélioration de l'image et de l'offre territoriale**, la valorisation du cadre de vie et le développement de l'accessibilité ;
- l'**articulation aux pôles voisins** et leur meilleure accessibilité depuis le territoire de l'ACTEP : Seine-Amont, Marne-la-Vallée, Paris-Rive-Gauche.

L'objectif principal de la contribution de l'ACTEP à la révision du SDRIF est **que les atouts de son territoire soient davantage valorisés** et trouvent toute leur place dans le développement régional. **La diversité de l'Est parisien qui peut apparaître comme une faiblesse doit être reconnue comme étant sa première force** : la diversité de sa population, de ses formes urbaines, de son tissu économique, de son offre résidentielle, de ses pôles d'activités et de compétences doit être préservée, voire renforcée. **Tout comme la qualité de son cadre de vie qui constitue l'un de ses principaux atouts** : les espaces verts et naturels, la présence de l'eau, son armature urbaine faite de nombreuses centralités, sa qualité paysagère et architecturale et son maillage de services de proximité doivent être valorisés.

Deux grands projets conditionnent le développement de l'Est parisien, ils doivent être menés à terme dans les meilleurs délais :

- l'implantation d'un **lycée international**, élément d'attractivité régional, pôle de formation initiale et continue rayonnant sur le territoire, porte ouverte sur le monde, support du développement économique et éducatif ;
- la **résolution du bouchon A4-A86**.

Deux leviers fondamentaux sont indispensables au développement de l'Est parisien :

- le **renforcement du maillage de transports en commun** : amélioration des dessertes et réalisation de nouvelles infrastructures de transports, en réponse aux dysfonctionnements actuels, mais aussi aux perspectives de développement économique et d'accueil de nouveaux habitants (amélioration du RER A et du RER E, prolongements de T1 et du TVM interconnectés, prolongements des lignes de métro 1, 9 et 11, réalisation d'une liaison rapide Orly-Roissy et d'une rocade en zone dense (Orbitale), ...).
- le **développement de l'offre de formation** pour faire de l'Est parisien un territoire d'excellence : développement d'un schéma d'enseignement des langues prenant appui sur le lycée international ; renforcement de l'offre de formation supérieure (IUT de Montreuil, Polytechnicum, ...) ; confortation d'un pôle « santé » ; extension du réseau de l'Ecole de la Deuxième Chance ; renforcement des formations continues, notamment aux métiers de l'Image.

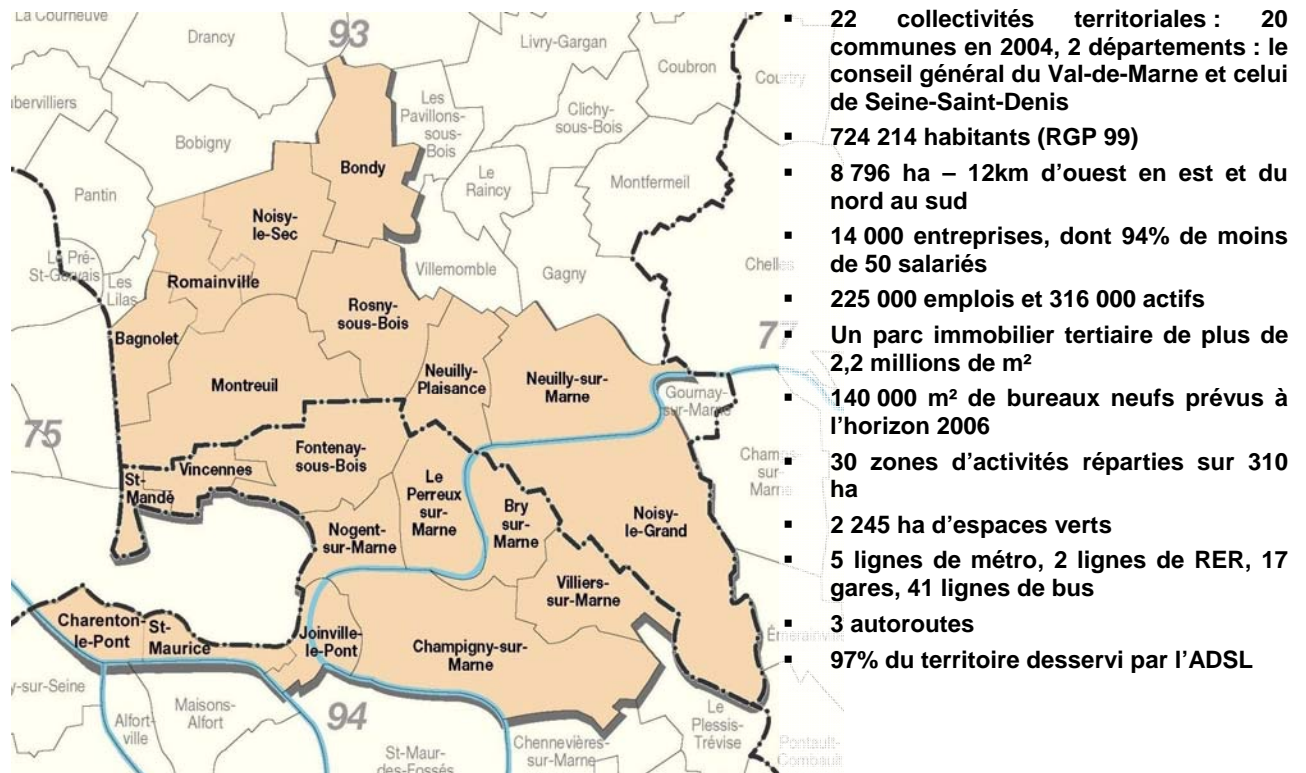
Le SDRIF révisé doit également permettre dans une logique de croissance démographique maîtrisée :

---

<sup>1</sup> Réalisé par l'IAURIF, 2003

- de **développer l'emploi dans un objectif d'équilibre habitat/emploi**, par un renforcement de ce qui fait la force de l'ACTEP, à commencer par la diversité de son tissu économique et l'existence d'une offre territoriale à destination de tous les types d'entreprises, des grands groupes aux PME, dans les pôles tertiaires à conforter, les zones d'activités pouvant pour certaines être à requalifier mais aussi le diffus où la mixité doit être préservée, le renforcement des filières d'activités structurantes, comme la filière « Image » autour du pôle de compétitivité IMVN et le développement de nouveaux projets structurants dont un secteur de développement économique associé au futur lycée international.
- de **conforter une offre de logements diversifiée** devant permettre à tous les habitants actuels et à leurs enfants un parcours résidentiel complet mais aussi l'accueil de salariés de toute qualification des entreprises s'installant sur le territoire. Dans le cadre d'un renouvellement urbain maîtrisé prenant en compte les questions de transport, de services, d'emploi et de qualité de vie mais aussi de formes urbaines dans un territoire déjà très construit, l'ACTEP souhaite décliner sa contribution au SDRIF sous la forme d'un projet urbain innovant et de qualité.
- d'**améliorer le cadre de vie**, avec notamment des objectifs en termes de trame verte (sauvegarde, préservation et création d'espaces verts et naturels, mise en valeur des berges de Seine, de Marne et du canal de l'Ourcq) et de réduction des nuisances liées aux infrastructures, pour répondre à des attentes sociales très fortes.
- de **favoriser l'implantation d'équipements d'intérêt régional et de services**, liés en particulier aux technologies de l'information et de la communication : la desserte du territoire en très haut-débit est indispensable à un développement équilibré.
- de **confirmer la vocation touristique de ce territoire** qui présente de nombreux atouts dans ce domaine (Château, Zoo et Bois de Vincennes, pôle régional des boucles de la Marne,..)

Par ailleurs, les conditions de réalisation partagée des **4 secteurs de projet ou de renouvellement urbain** d'envergure régionale de l'Est parisien, représentant plusieurs centaines d'hectares : les **Hôpitaux de Neuilly-sur-Marne**, les **abords des prolongements du T1 et de la ligne 11**, les **délaissés de l'A4-RN4**, le **linéaire RN3-canal de l'Ourcq**, doivent figurer au futur SDRIF, à la hauteur des potentialités de ces sites.



## I. Les enjeux

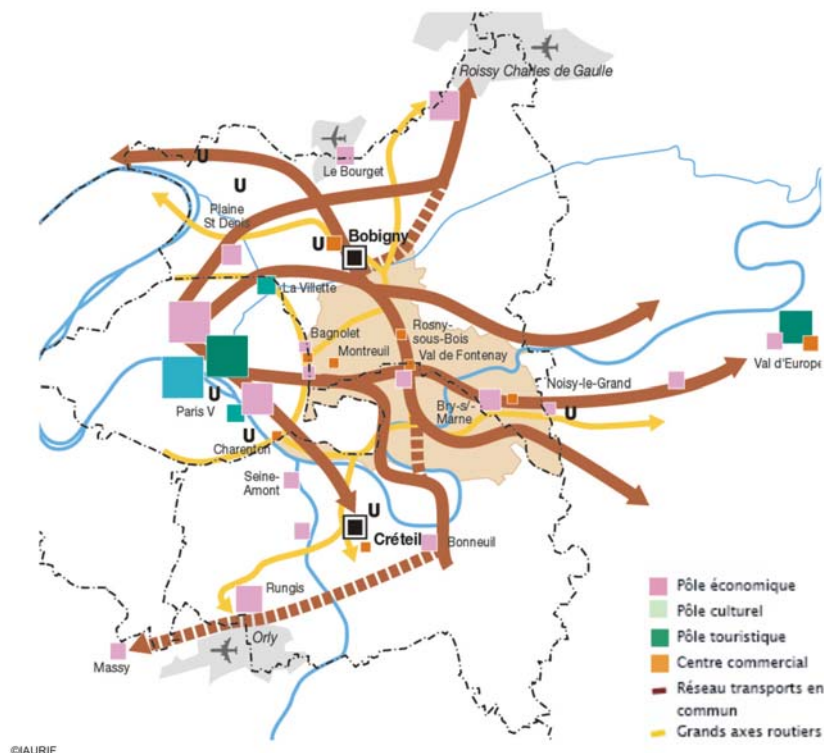
### Synthèse du Diagnostic territorial partagé – IAURIF 2002

Le diagnostic territorial partagé de l'ACTEP réalisé par l'IAURIF et validé en 2002, propose une lecture et une compréhension communes du territoire, une définition partagée des problématiques et enjeux et un repérage des champs d'interventions partenariales.

L'identité du territoire de l'Est parisien ne s'impose pas d'elle-même. Le territoire présente une géographie complexe, à cheval sur la Vallée de la Marne mais sans limites physiques perceptibles. Son **hétérogénéité** urbaine est la conséquence des vagues d'urbanisation qui se sont succédées depuis un siècle et demi. Sa **dépendance sociale et économique** au reste de l'agglomération parisienne induit d'intenses échanges et déplacements. Son armature urbaine, composée de multiples pôles dont aucun n'est réellement à l'échelle de celui d'une ville autonome de 725 000 habitants, ne s'impose pas à une échelle régionale ou internationale.

Ce territoire ne manque pourtant pas d'atouts : la présence de la Marne, de la Seine et du Canal de l'Ourcq, l'existence d'un **patrimoine** historique, des **espaces verts** importants, un **patrimoine humain** riche de ses diversités, de sa **mixité**, un tissu économique de **PME-PMI** encore vivace et créatif qu'il s'agit de soutenir dans des zones d'activités traditionnelles ou dans les diffus, des **pôles tertiaires** en cours de renforcement ou de constitution et enfin des **disponibilités foncières** mobilisables à court et moyen termes dont il s'agit d'assurer la compétitivité par l'amélioration de leur desserte.

Le territoire de l'Est parisien apparaît comme un **espace d'échanges entre les territoires stratégiques** de la plaine de France et Roissy au Nord, la Seine amont, Créteil et Rungis au Sud, Paris-Tolbiac – la gare de Lyon – Bercy à l'Ouest, Marne-la-Vallée – le Val d'Europe à l'Est. Il est unifié par un réseau de transports très conséquent : les autoroutes A1, A3, A86, le RER A, le RER E, mais surtout par la volonté de coopération des communes qu'il compose.





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**.

Fort de ce constat, **trois risques** apparaissent pour l'avenir :

- la **transformation du territoire en banlieue majoritairement résidentielle**, c'est-à-dire l'affaiblissement de son rôle économique au profit des grands pôles qui l'entourent ou de secteurs plus périphériques ;
- sa **fragmentation économique**, c'est-à-dire l'aggravation des coupures entre les quartiers en difficulté, les quartiers résidentiels prospères, entre zones industrielles en déclin et pôles d'activités modernes ;
- la **dégradation de son cadre de vie**, la banalisation de ce paysage qui présente, pourtant avec ses buttes et vallées, un caractère unique et pittoresque.

De là découlent **trois enjeux** majeurs du territoire de l'Est parisien :

- son **positionnement** et son **attractivité** dans le cadre Est de la proche couronne parisienne ;
- la recherche d'une **plus grande solidarité** c'est à dire une **complémentarité** entre les communes tant au plan social qu'économique ;
- et enfin l'**amélioration** de son **cadre de vie** et la **revalorisation** de son **image**.

- ➔ **Les atouts du territoire : diversité, accessibilité, compétences et savoir-faire**
- ➔ **Ses faiblesses : déficit d'emploi, dépendance, hétérogénéité, dysfonctionnement et nuisances**
- ➔ **Les enjeux de son développement : son rôle dans la métropole, sa cohésion territoriale, son environnement urbain**

## Les orientations du projet de territoire – IAURIF 2003

Le diagnostic territorial partagé a conduit à l'établissement d'un projet de territoire répondant aux trois enjeux mis en évidence :

- **comment améliorer le positionnement et renforcer l'attractivité de l'Est parisien tant en termes économiques que résidentiels ?**
- **comment conduire à plus de solidarité économique et de cohésion sociale entre les communes du territoire ?**
- **comment y améliorer la qualité de l'environnement et du cadre de vie et lui donner une image plus favorable ?**

Répondre à ces enjeux suppose d'agir dans l'ensemble des domaines concernant le développement et l'aménagement : l'économie, les transports, le logement, la formation, l'environnement, le tourisme, la culture et les technologies de l'information et de la communication.

Le projet de territoire de l'ACTEP propose un cadre stratégique à ces actions. Il se décline en trois axes s'appuyant sur les richesses et les potentialités propres à l'Est parisien, révélés par le diagnostic :

- exploiter au mieux les ressources du territoire ;
  - valoriser sa diversité et améliorer son image ;
  - tirer profit de l'effet d'entraînement des pôles voisins.
- **Axe 1 : Exploiter au mieux les ressources du territoire**
- L'analyse du territoire a montré qu'il disposait de ressources internes intéressantes : des compétences et des savoir-faire techniques, des services et des équipements, des potentiels immobiliers ou fonciers. Ces ressources peuvent être le point d'appui du développement et de la valorisation du territoire à condition de les faire mieux connaître et de les mettre en situation de répondre aux besoins économiques et sociaux d'aujourd'hui et de demain.



Pour mieux exploiter les ressources propres au territoire, il faut agir à la fois sur l'amélioration de la compétitivité ou de l'exploitabilité de ces ressources, ou sur la capacité du territoire à accueillir le développement des activités qu'elles induisent et sur la qualité de l'attractivité du cadre ou elles se situent.

Quatre champs d'actions apparaissent :

- **Valoriser les compétences et les savoir-faire ;**
- **Promouvoir les pôles d'activité et d'échange ;**
- **Exploiter les sites urbains mobilisables et coordonner l'offre foncière ;**
- **Faire renaître le paysage local.**

▪ **Axe 2 : Valoriser sa diversité et améliorer son image**

Le diagnostic souligne l'hétérogénéité du territoire de l'ACTEP et ses multiples facettes, sociales, économiques, paysagères, etc. Plutôt qu'une source de fragmentation, cette diversité doit être un facteur d'attractivité dans la mesure où elle permet une offre urbaine très ouverte, à condition d'assurer en son sein la fluidité des échanges, de renforcer sa cohésion et son identité, de donner une image plus lisible et plus positive de l'Est parisien.

Valoriser la diversité et améliorer l'image de l'Est parisien, c'est faire des différences un atout grâce à la variété de l'offre urbaine. Cela suppose d'organiser la complémentarité de cette offre mais aussi de garantir un niveau de qualité élevé. Cela implique également de **renforcer la cohésion du territoire en y facilitant les échanges, en réduisant les enclaves et en lui donnant une visibilité concrète et durable.**

Trois champs d'actions ont été identifiés :

- **Améliorer l'offre de services ;**
- **Assurer l'accessibilité du territoire depuis le reste de la région mais également sa desserte interne ;**
- **Améliorer la qualité du cadre de vie par les trames verte et bleue.**

▪ **Axe 3 : Tirer profit de l'effet d'entraînement des pôles régionaux proches**

Le territoire de l'Est parisien se trouve à l'intersection de la zone d'influence de plusieurs grands pôles métropolitains : Paris Est, Seine-Amont, Val d'Europe, Roissy, Orly, Bobigny et Créteil. En exploitant son rôle de plate-forme d'échange entre ces pôles, et en jouant de sa complémentarité, il peut bénéficier de leur dynamisme et profiter de la diffusion de leur développement. Il importe donc de renforcer les liens avec ces pôles et d'intégrer le projet territorial dans une échelle géographique élargie.

Pour pouvoir bénéficier de l'effet d'entraînement des grands pôles régionaux qui l'entourent et éviter que les phénomènes de polarisation se fassent à son détriment, le territoire de l'ACTEP doit démontrer que, s'il n'a pas la même puissance que ces pôles, il peut pourtant offrir des avantages et une complémentarité intéressante pour les acteurs économiques, fonctionner en synergie avec eux et participer pleinement à la dynamique du grand bassin de développement que constitue le quadrant Est de la métropole.

Cet objectif se décline en trois champs d'actions :

- **Promouvoir les fonctions régionales en complémentarité avec les pôles régionaux proches ;**
- **Améliorer l'accessibilité à l'ensemble des pôles régionaux ;**
- **Assurer la continuité avec les grands sites environnants et mieux intégrer les infrastructures dans la ville.**



## Les enjeux urbains

### *Une armature urbaine à consolider*

Le développement périurbain du territoire de l'ACTEP a conduit à une organisation urbaine polycentrique (centres anciens, pôles récents) qu'il s'agit de valoriser et renforcer grâce à un système de centres en réseau dans lequel cohabiteront plusieurs pôles complémentaires certains d'attractivité régionale, d'autres plus locale.

Regroupés en plusieurs ensembles, ils constitueront l'armature du territoire :

- au centre, l'axe EOLE – A86 ;
- à l'ouest, les franges de Paris ;
- à l'est, Marne-la-Vallée ;
- au nord, l'axe RN3 – canal de l'Ourcq ;
- au sud, la confluence Seine-Marne.

### *Un tissu urbain à valoriser*

Le territoire de l'Est parisien n'est pas appelé à des transformations profondes. Il conservera globalement sa diversité (paysages, relief, identités locales) qui pourra être confortée par un renouvellement urbain permanent caractérisé par :

- **La confortation des pôles urbains et des centres villes** grâce à une stratégie concertée de développement des centralités en cohérence avec la stratégie des déplacements, le traitement des espaces publics et l'organisation des fonctions d'intérêt intercommunal ou régional exigeant concentration et qualité de desserte.
- **La requalification et le renouvellement urbain autour des grands axes**
  - les routes nationales (« rues de Paris ») dans le prolongement des boulevards parisiens ;
  - le prolongement de la ligne 11 du métro et du tramway T1 sur le plateau du secteur Romainville/Noisy-le-Sec/Montreuil/Rosny-sous-Bois ;
  - les emprises libérées par l'abandon des projets de l'A103 et de la liaison A4xRN4.
- **L'aménagement des grands sites mutables à vocation régionale présentant un potentiel d'aménagement important.**
  - **Le site des hôpitaux de Neuilly-sur-Marne**

Dans le cadre de leur réorganisation, les hôpitaux de Maison-Blanche et de Ville-Evrard libèrent progressivement leur foncier (220 ha au total, **77,5 ha** déjà acquis par la commune). Ce site de par sa superficie et son emplacement privilégié constitue l'un des principaux pôles de développement de l'Est parisien. Il devrait, à terme, accueillir un **quartier mixte de haute qualité environnementale activités (y compris tertiaire) – logements - équipements de proximité - équipements d'échelle départementale et régionale (site candidat à l'accueil du lycée international)**. La capacité globale du site est de l'ordre de 280 000 m<sup>2</sup> à 300 000 m<sup>2</sup> de SHON, hors bâti existant.

Une étude de définition est actuellement en cours sur le périmètre, plus vaste (266 ha mutables) de l'Est nocéen comprenant : 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 et ses abords de l'entrée de ville Est de Neuilly-sur-Marne à la Place de la Résistance.
  - **L'axe RN3 Canal de l'Ourcq**

A la rencontre de la plaine de France et des coteaux de la corniche des forts, fédérant les communes de Bobigny, Romainville, Noisy-le-Sec et Bondy, le canal de l'Ourcq et la RN3 constituent un autre site de développement important pour l'Est parisien. Les délaissés des





infrastructures ferroviaires et fluviales, mais aussi les friches ou les espaces mutables (totalisant environ une **centaine d'ha** « fortement mutables ») qui les bordent offrent de nombreuses possibilités de redéveloppement. La requalification de la RN3, la reconquête du Canal de l'Ourcq et le développement des transports en commun constituent autant de levier pour **valoriser ces espaces et y redévelopper de l'activité économique, du logement, des équipements et des espaces publics de qualité.**

Une étude est actuellement en cours sur Bobigny, Romainville et Noisy-le-Sec pour définir le programme de l'**éco-cité** que pourrait accueillir ce site, lien essentiel entre l'ACTEP et le cœur du Département mais aussi « entrée de ville » de la zone dense.

- **L'axe Noisy-le-Grand Mont d'Est – Bry-Villiers-Champigny**

La libération des **emprises réservées pour la réalisation d'une liaison autoroutière A4-RN4** à Champigny-sur-Marne et Villiers-sur-Marne va permettre, de réaliser, de part et d'autre d'un boulevard urbain, de **nouveaux quartiers d'activités** (en « couturant » des zones d'activités déjà existantes) mais aussi **de nouveaux quartiers d'habitat.**

L'impact de ce secteur de redéveloppement est accru par son articulation au **secteur opérationnel de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée**, situé de l'autre côté de l'A4 et qui reste à finaliser (secteurs de Maille Horizon, des Fontaines Giroux et des Boutareines). Si la **vocation économique de ces opérations** est importante (commerciale à Villiers, en lien avec les activités du cinéma à Bry-sur-Marne et tertiaire à Noisy-le-Grand où 450 000 m<sup>2</sup> de bureaux sont encore réalisables), elles accueilleront aussi **des logements et des équipements (site candidat à l'accueil du lycée international ; école nationale de Police).**

- **Les programmes d'aménagement et de redéveloppement associés au prolongement du T1 et de la ligne 11** permettront d'accompagner la mutation des quartiers traversés à Montreuil, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois.

De part son étendue géographique et la densité des espaces traversés, ce territoire de projet constitue un pôle de développement à l'échelle de l'Est parisien.

Il s'agit d'utiliser le levier que représente la réalisation de ces nouvelles liaisons de transports en commun « lourds » pour **réhabiliter les quartiers d'habitat et d'activités traversés, y réaliser des programmes neufs mais aussi pour accueillir des équipements d'intérêt supra-communal**, comme l'extension de l'IUT.

L'arrivée du T1 à **Val-de-Fontenay** et son interconnexion avec les RER A et E et avec le TVM prolongé confortera ce pôle tertiaire régional et favorisera la mutation de la zone du Péripôle, permettant, à terme, d'accueillir plus de 200 000 m<sup>2</sup> supplémentaires de bureaux neufs.

Le prolongement de la ligne 11 jusqu'à **Rosny-Bois-Perrier** et son interconnexion avec le RER E renforcera le rayonnement de ce pôle commercial majeur organisé autour des centres commerciaux Rosny 2 (16 millions de visiteurs par an) et Domus (en cours de construction, 7,5 millions de visiteurs attendus par an).

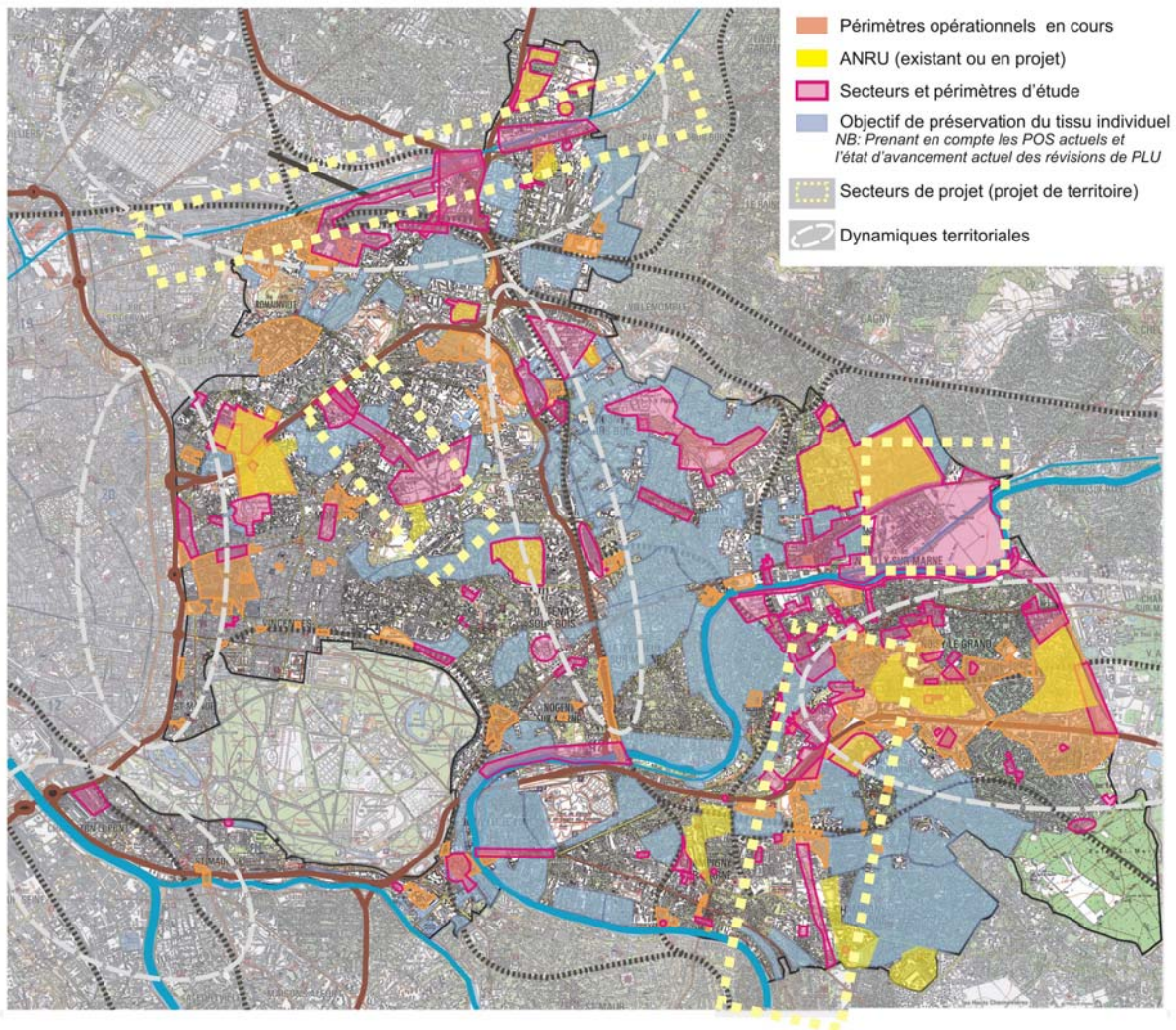
Pour chacun de ces sites, le SDRIF peut et doit préciser : le caractère régional des projets de développement, leur affectation ; les moyens d'accompagnement financier (boîte à outils opérationnels du SDRIF) ; les éventuels équipements emblématiques inscrits au SDRIF pouvant y être accueillis ; les conditions de leur desserte par les transports en commun.

- **L'aménagement des sites patrimoniaux emblématiques reliés à la mise en place des trames bleue et verte.** Il s'agit des sites reconnus (Château de Vincennes, Marne...) mais aussi des restes de village des centres anciens, églises, maisons rurales au patrimoine individuel. Un site mérite une attention particulière, celui des hôpitaux de Neuilly-sur-Marne dont la réduction des activités va libérer des espaces et des bâtiments dont la qualité patrimoniale et environnementale est forte.
- **A terme, un réaménagement des emprises routières et ferrées dans une logique de « recyclage » avec la transformation :**
  - du périphérique, des autoroutes A3, A4 et A86 en avenues urbaines recevant les multiples fonctions d'une zone urbaine dense ;
  - des réseaux express régionaux en réseaux de transports intégrés dans l'espace public.

### Un outil : le maillage des projets urbains

La mise en œuvre de ce parti d'aménagement pourrait être structurée grâce au « maillage des projets urbains » de quatre natures différentes concernant :

- les centres consolidés et reconnus pour lesquels il s'agira de renforcer leurs identités (court et moyen termes) ;
- les secteurs à forte potentialité de développement et de renouvellement urbain (court et moyen termes) ;
- par reconquête urbaine des infrastructures principales :
  - les RN – rues de Paris (court et moyen termes) ;
  - les infrastructures autoroutières et ferrées (long terme) ;
- les grands paysages (vallée de la Marne, canal de l'Ourcq, plateaux et coteaux, grands espaces verts) mais aussi mélange des paysages naturels et urbains.





### ***Les partenariats et synergies avec les territoires voisins***

Pour la suite de la démarche d'élaboration du nouveau SDRIF, l'ACTEP souhaite voir traitée la recherche des complémentarités, partenariats et synergies avec les territoires voisins son territoire :

- **Marne la Vallée**
- **Seine-Amont**
- **Bobigny et le cœur du département du 93**
- **Créteil et la plaine centrale**
- **Le Haut Val-de-Marne**
- **Arrondissements de l'est de Paris**

Dans la recherche de cohérence de l'aménagement de l'espace régional, et plus particulièrement pour :

- les réseaux de transport ;
- le cadre de vie (continuité des trames verte et bleue) ;
- le développement économique (complémentarités des immobiliers d'entreprise, promotion partagée de filières) ;
- la formation (enseignement supérieur et lycée international) ;
- La recherche-développement : synergies entre les trois pôles de compétitivité, Image-multimedia- vie numérique ; ville et mobilité durables et Méditech ;
- les équipements structurants d'intérêt départemental et régional ;
- le tourisme.

**La contribution de l'ACTEP à la révision du SDRIF est basée sur ces orientations et enjeux. Elle se décline en 7 entrées thématiques : développement économique, transports, logement, formation, environnement, tourisme-culture, TIC.**



## Transports et déplacements

### Etat des lieux

#### *Les transports dans l'Est parisien : de grandes infrastructures routières et ferrées mais une desserte interne du territoire insuffisante*

L'Est parisien compte aujourd'hui 5 lignes de métro, 2 lignes de RER, 1 ligne de tramway, 41 lignes de bus, ainsi que les axes routiers majeurs que sont l'A3, l'A4, l'A86 et le périphérique. Mais des points noirs subsistent. Parmi ceux-ci, on citera bien évidemment le bouchon de l'A4-A86, record d'Europe en la matière, mais encore l'insuffisance des transports en commun, ou la mauvaise intégration des infrastructures dans le tissu urbain.

#### *Rappel du bilan du SDRIF de 1994*

« Mieux répondre aux besoins de transport et d'échanges » était l'objectif premier fixé au SDRIF avec pour :

- **les transports en commun** : la réalisation d'un réseau maillé et hiérarchisé pour faciliter les déplacements et répondre à une demande croissante d'échanges, en priorisant les déplacements de banlieue à banlieue. L'amélioration de la qualité du service des radiales était envisagée, ainsi que la mise en place de rocades et d'un réseau complémentaire de transports en commun en site propre et de tramways. Pour le réseau ferré à grand gabarit, le développement des services du RER (rocades et tangentielles) était la priorité. Ces nouvelles infrastructures devaient s'accompagner d'une augmentation de la capacité du matériel roulant.

Pour le territoire de l'ACTEP cela correspondait aux opérations suivantes :

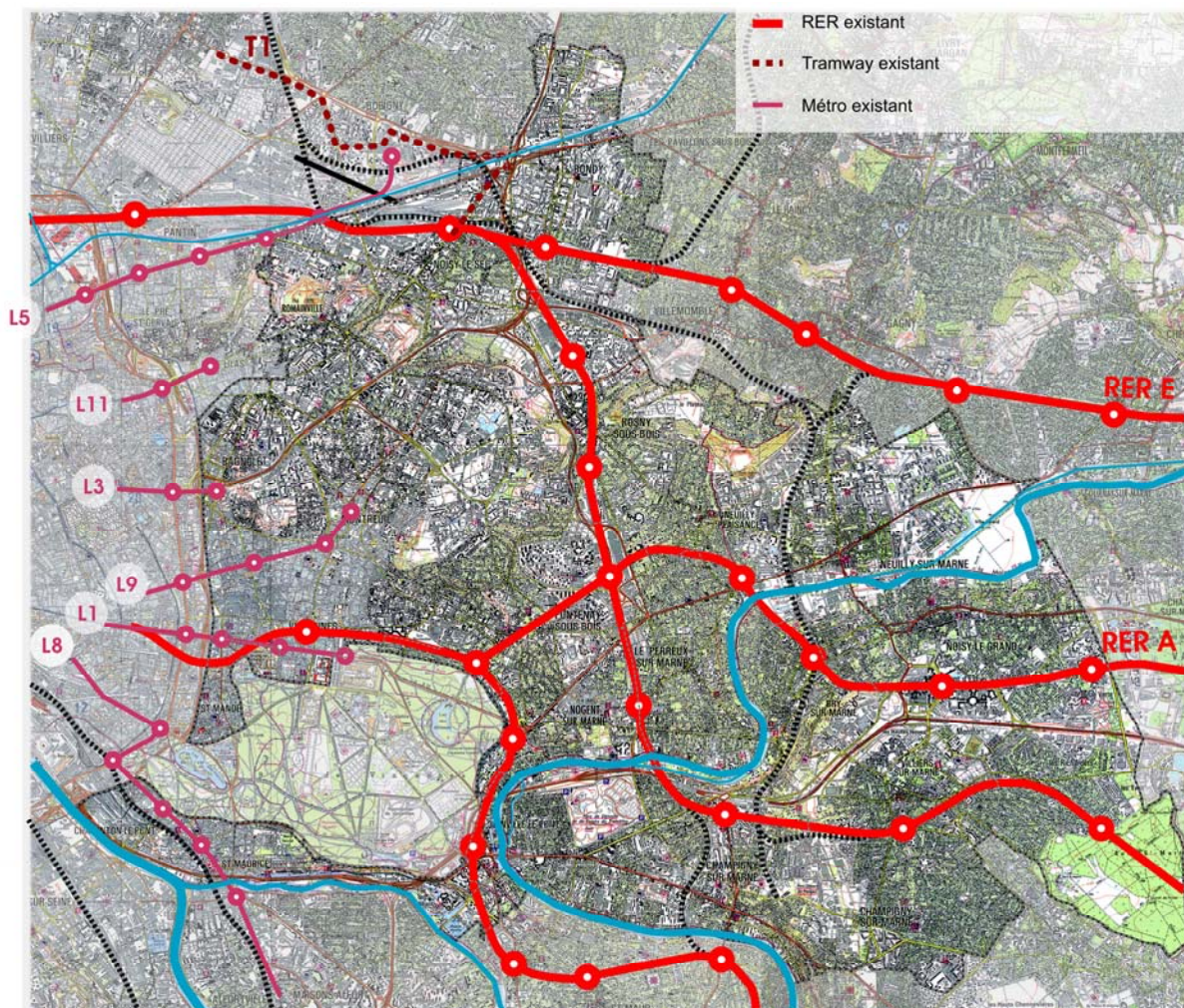
- Orbitale (rocade de proche banlieue) ;
  - le prolongement des lignes de métro 11 jusqu'à Rosny-Bois Perrier et 9 jusqu'aux murs à pêches à Montreuil ;
  - Le prolongement du tramway T1 jusqu'aux murs à pêches ;
  - Le prolongement du TVM jusqu'à Noisy-le-Grand ;
  - La ligne des Coquetiers d'Aulnay sous Bois à Bondy ;
  - EOLE ;
  - TCSP de Noisy-le- Grand à Paris-rive gauche.
- **les infrastructures routières** : la fin du maillage des voies rapides tout en augmentant la capacité de tronçons existants et le bouclage des deux rocades A86 et la Francilienne (A104). Sur le territoire de l'ACTEP les opérations suivantes étaient inscrites :
- le doublement du tronçon commun A4/A86 ;
  - le prolongement de la A186 jusqu'à la A86 ;
  - la A103 de Rosny-sous-Bois à Marne la Vallée ;
  - la A87 ;
  - la liaison A4:RN4 ;
  - une voirie souterraine du périphérique à la A86.

Pour le territoire de l'ACTEP les opérations inscrites au contrat de plan Etat-Région 2000-2006 correspondent à un lent engagement des objectifs du SDRIF. Toutefois sur six opérations programmées seules trois sont réalisées ou engagées :

- EOLE ;
- la ligne des Coquetiers ;
- le prolongement du tramway T1 jusqu'à Noisy-le-Sec.

Les autres ont pris beaucoup de retard y compris dans la mise en œuvre du réseau Mobilien. Ces retards n'ont pas permis une amélioration de la qualité de service ni de report de la voiture particulière vers les transports en commun alors que :

- Plus de 70% des déplacements motorisés internes au territoire de l'ACTEP sont effectués en voiture ;
- Les déplacements motorisés banlieue-banlieue ont augmenté d'environ 12% de 1991 à 2001 ;
- La fréquentation du réseau bus s'est accrue entre 1996 et 2003 de 17% soit 20 000 000 voyages supplémentaires par an. Ils représentent près des deux tiers des déplacements en transports en commun effectués dans l'Est parisien ;
- Quelques données de trafic :
  - 41,7 millions d'entrants par an dans les gares RER A de l'ACTEP (+14% entre 1996 et 2003)
  - 31,62 millions entrants par an dans les stations de métro : (+7,7% entre 1996 et 2003)
  - 120 000 000 millions usagers des lignes d'autobus du territoire en 2003.





## Orientations

De façon désormais unanime, les transports apparaissent comme l'un des principaux leviers au service du dynamisme d'un territoire.

Ils figurent parmi les priorités de l'ACTEP avancées dès sa création par l'ensemble des élus.

Il s'agit, à bien des égards, d'un **axe prioritaire au service de la cohésion sociale et territoriale (accès à l'emploi, accès à la formation, accès aux loisirs et la culture,..)**.

Les transports constituent aussi un enjeu transversal.

Parce qu'ils conditionnent l'implantation des entreprises, la mobilité des salariés et l'accès des habitants aux bassins d'emploi, les transports sont un élément essentiel du développement économique. Parce qu'ils portent en eux des enjeux écologiques majeurs, en termes de pollution, de protection du cadre de vie ou de lutte contre les nuisances sonores, les transports sont aussi, évidemment, un défi majeur pour l'environnement. Enfin, l'implantation du lycée international sur le territoire de l'ACTEP, la desserte des pôles universitaires de Marne la Vallée, Paris VIII et Paris XII et des autres pôles de formation importants de l'Est parisien (pôle Formation Santé, IUT, ...) et les besoins de mobilité et de mise en relation qu'elles suscitent, prouvent aujourd'hui que les infrastructures de formation sont étroitement dépendantes des transports. Dans ce contexte, les 5 priorités de l'ACTEP en matière de transports sont :

- **la résolution du bouchon A4-A86 ;**
- **l'amélioration de la desserte interne du territoire ;**
- **les déplacements de banlieue à banlieue ;**
- **l'accessibilité aux pôles régionaux et la desserte des pôles potentiels de développement internes au territoire éventuellement non ou mal desservis;**
- **mieux concilier transports, environnement et aménagement urbain.**

**ainsi que la réalisation d'objectifs particuliers pour les transports en commun qui doivent être considérés comme prioritaires :**

- assurer des liaisons rapides et de qualité par des roades continues ;
- systématiser les interconnexions.

A terme, il s'agit d'assurer un **maillage interne par les transports en commun d'une qualité proche de celle de Paris intra muros** alors qu'actuellement l'organisation des TC est encore trop marquée par les migrations domicile travail et le rabattement vers les axes lourds SNCF, RER et métro au détriment d'une bonne irrigation du territoire, des liaisons entre ses différents pôles, d'une desserte fine que nécessite un véritable bassin de vie de 725 000 habitants et 250 000 emplois. La réalisation de nouvelles infrastructures devra donc s'accompagner :

- **d'une nouvelle organisation du réseau de surface**
- **d'une remise à plat de la tarification actuelle composée sur une base concentrique (plus élevée en banlieue que dans Paris) au bénéfice d'une tarification plus égalitaire correspondant à un vrai droit à la mobilité.**

### **1. Le développement des transports en commun**

La première priorité est de mener à terme la réalisation des opérations inscrites au contrat de plan actuel Etat Région qui ont toutes pris beaucoup de retard. Des inquiétudes se manifestent même sur leur menée à terme par défaut de financement. Il s'agit :

- **de l'aménagement du pont de Nogent ;**
- **du prolongement du TVM jusqu'à Noisy-le-Grand ;**
- **du prolongement du T1 jusqu'à Val-de-Fontenay ;**
- **de la tangentielle nord de Noisy-le-Sec à Sartrouville.**

Ces trois derniers projets doivent être accompagnés de l'aménagement de pôles multimodaux indispensables au fonctionnement des interconnexions et inscrits aussi au contrat de plan à :

- Noisy-le-Grand Mont d'Est

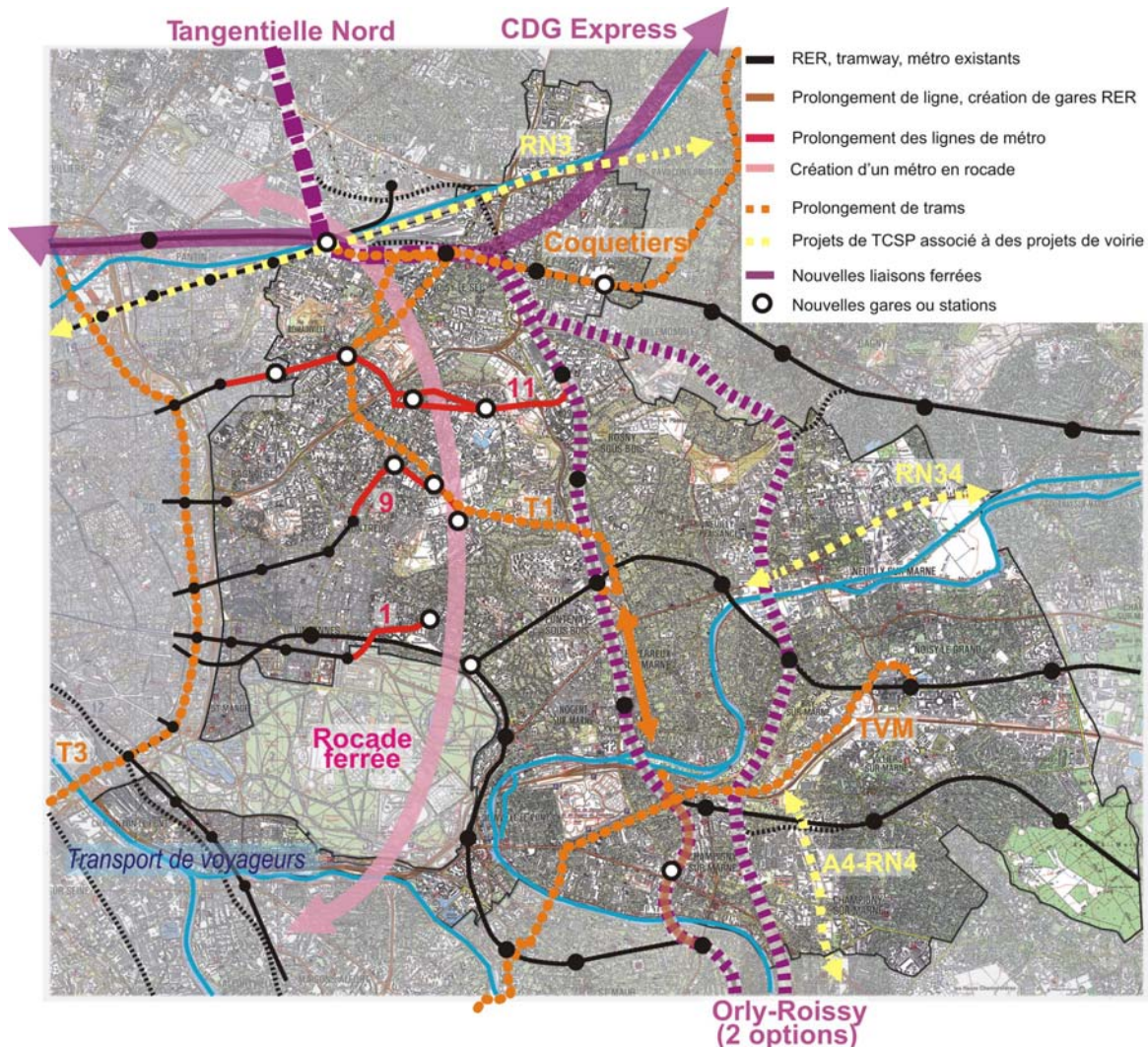


- Val de Fontenay
- Gare de Noisy-le-Sec.

L'ACTEP est porteuse d'autres projets en matière de transports en commun :

- **Le prolongement des lignes de métro avec une priorité celui de la ligne 11** en une seule fois jusqu'à Rosny - Bois Perrier (RER E). Il s'agit là d'une opération non seulement d'amélioration des déplacements mais l'objectif est de créer un effet de levier au service d'un véritable projet urbain de développement comportant logements, activités et services.
- Les prolongements de la ligne 1 jusqu'à Fontenay et de la ligne 9 jusqu'à Montreuil – Murs à Pêches (puis éventuellement au-delà).
- **La liaison Orly-Roissy.** Les objectifs sont à la fois une liaison rapide et performante du territoire de l'ACTEP aux grands pôles régionaux, la connexion avec les grandes zones d'emploi de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, ainsi que le soulagement de la ligne A du RER. Cette dernière pourrait aussi bénéficier de la création de **navettes Marne la Vallée - Fontenay ou Vincennes** sans pénétration dans Paris. Il est aussi souhaité la création d'une **nouvelle station Fontenay sud** permettant l'interconnexion entre les deux branches du RER A.
- La réouverture de la ligne de grande ceinture aux voyageurs dans le cadre ou non de la création de la liaison Orly-Roissy.
- **L'extension d'Eole vers Champigny le Plan** avec la réouverture de la gare du Plant à Champigny et l'interconnexion avec le RER A.
- **L'interconnexion entre une nouvelle branche du TVM et le tramway T1 au niveau de Val de Fontenay.**
- De nombreux autres projets sont d'importance :
  - la **création d'un métro en rocade de première couronne** dont le tracé devra être étudié avec l'ensemble des collectivités concernées afin de définir un tracé associant à la fois l'amélioration des liaisons banlieue-banlieue mais aussi le meilleur impact possible en matière de développement territorial et de renouvellement urbain.
  - le prolongement de la **ligne des Coquetiers de Bondy à Noisy-le-Sec**
  - un transport en site propre entre Marne-la-Vallée et Bonneuil par Sucy-en-Brie (1<sup>ère</sup> étape de réalisation : Bonneuil – Villiers).
- La réalisation d'une liaison directe Noisy-le-Grand / Paris-Rive-Gauche, comme inscrit au SDRIF de 1994.
- Des projets de transports en commun en site propre seraient à étudier sur la RN3, la RN34
- **L'ACTEP est aussi favorable au développement de la voie d'eau pour le transport des voyageurs et des marchandises (deux projets de port sur son territoire)**
- L'ACTEP a enfin élaboré un **schéma des circulations douces de 200kms** à articuler avec les projets de transports en commun et de réaménagement de voirie au bénéfice des piétons et des vélos, dans un objectif :
  - d'améliorer les liaisons fonctionnelles (rabattement vers les gares, les équipements,...)
  - de compléter le réseau des liaisons à vocation de loisirs/promenade de la trame verte.

## Synthèse cartographique des projets de transports en commun



## 2. La fluidification des transports routiers

Dans le domaine routier, l'ACTEP souhaite que l'accent soit mis sur :

- **La solution du bouchon A4-A86.** Une solution transitoire est mise en place avec la 5<sup>ème</sup> file temporaire. Elle ne doit être que transitoire. Pour cette raison, l'ACTEP accueille très positivement la décision du gouvernement de lancer un partenariat public privé pour la réalisation du doublement de la traversée sous fluviale. A terme devrait être étudiée la réalisation d'une nouvelle liaison autoroutière nord sud au-delà de la Francilienne (A104) permettant l'évitement par le trafic de transit lourd de la A86 et de la Francilienne (A104).
- **La requalification des routes nationales** dans leur traversée du territoire représente aussi des enjeux importants pour le cadre de vie et les déplacements avec la réalisation éventuelle de transports en commun en site propre.
- **La recherche de solutions alternatives au projet de l'A103**, tel qu'inscrit au SDRIF 1994, et à la reconversion des emprises foncières gelées à des fins de développement urbain (tout en conservant des puits permettant l'intervention ultérieure d'un tunnelier dans l'hypothèse d'une réalisation d'un projet autoroutier totalement souterrain).

Les études engagées concernant l'amélioration des déplacements entre **Marne la Vallée et le cœur du département de la Seine-Saint-Denis** doivent être poursuivies. Elles doivent





intégrer les préoccupations des communes concernées dans la recherche de solutions alternatives à la A103, dans ses caractéristiques actuelles. Les meilleures conditions d'intégration urbaine doivent être recherchées par le développement de projets de transports en commun en site propre et des compléments du réseau viaire. Les emprises réservées à la A103 non utiles devront être levées.

- **La suppression du projet autoroutier de liaison A4-RN4** et sa reconversion en boulevard urbain avec transport en commun en site propre doivent être entérinées.

### **3. La réflexion sur le transport de marchandises**

Le nouveau SDRIF devra aussi aborder avec tous les acteurs concernés le problème des livraisons en ville et de la diminution de la part du transport routier par la création de plates formes multimodales comme celle à l'étude le long de la RN3 sur Noisy-le-Sec ou à Neuilly-sur-Marne (projet de port de marchandises – port de plaisance, halte fluviale bateaux-bus).

Une vision régionale sur cette question est importante à un moment où, en raison du faible rôle des modes alternatifs à la route, les sites ferroviaires et ferrés sont très convoités pour d'autres usages. Le nouveau SDRIF doit être l'occasion d'une **remise à plat des emprises affectées au fluvial et au ferré** afin de permettre une éventuelle réaffectation raisonnée du foncier rendu disponible.

### **4. Le développement des protections phoniques**

Placée au premier rang de leurs préoccupations par 54% des citoyens, la lutte contre le bruit est particulièrement nécessaire aux abords des axes routiers et des transports en commun. De nombreux projets sont donc en cours : couvertures de l'A3 entre Montreuil et Romainville (mise en service fin 2006), du RER A entre St Mandé et Fontenay-sous-Bois (mise en service en 2006). Il reste beaucoup à faire avec la réalisation de nouvelles protections phoniques le long de l'A3, de l'A86, de l'A4 entre Champigny et la Porte de Bercy, le long des petite et grande ceintures ferrées et des couvertures partielles du périphérique.

**→ L'ACTEP ne propose pas de priorités dans le domaine des transports. Elle considère que toutes les opérations mentionnées sont indispensables.**