Bry-sur-Marne – Champigny-sur-Marne – Charenton-le-Pont – Fontenay-sous-Bois – Joinville-le-Pont – Le Perreux-sur-Marne – Maisons-Alfort – Nogent-sur-Marne – Saint-Mandé–Saint-Maur-des-Fossés–Saint-Maurice–Villiers-sur-Marne–Vincennes–

ETABLISSEMENT PUBLIC TERRITORIAL
ParisEstMarne&Bois
EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU 18 DECEMBRE 2017
SOUS LA PRESIDENCE DE JACQUES JP MARTIN

17-148

OBJET : Contribution aux assises nationales de la mobilité

Membres en exercice	**90**
Présents titulaires	**73**
Représentés	**13**
Absents	**4**

Votants	**86**
Abstention	**0**
Suffrages exprimés	**86**
Pour	**86**
Contre	**0**

Présents :

Caroline ADOMO, Sophie AMAR, Clémence AVOGNON ZONON, Thierry BARNOYER, Patrick BEAUDOUIN, Jean-Philippe BEGAT, Éric BENSOUSSAN, Sylvain BERRIOS, Jean-Marc BRETON, Jean-Luc CADEDDU, Chantal CANALES, Olivier CAPITANIO, Chrysis CAPORAL, Gilles CARREZ, Pierre CARTIGNY, Nicole CERCLEY, Sabine CHABOT, Brigitte CHAMBRE-MARTIN, Michèle CHARBONNEL, Sylvie CHARDIN, Stéphane CHAULIEU, Catherine CHETARD, Nicolas CLODONG, François COCQ, Thierry COUSIN, Florence CROCHETON, Alain DEGRASSAT, Pierre-Michel DELECROIX, Sylvain DROUVILLE, Michel DUVAUDIER, Christian FAUTRE, Delphine FENASSE, Benoît GAILHAC, René GAILLARD, Jean-Philippe GAUTRAIS, Brigitte GAUVAIN, Hervé GICQUEL, Jean-Jacques GRESSIER, Jean-Jacques GUIGNARD, Pierre GUILLARD, Delphine HERBERT, Michel HERBILLON, Florence HOUDOT, Laurent JEANNE, Sengul KARACA, Laurent LAFON, Dominique LE BIDEAU, Patrick LE GUILLOU, Pierre LEBEAU, Nadia LECUYER, Charlotte LIBERT-ALBANEL, Robin LOUVIGNE, Anne-Marie MAFFRE-BOUCLET, Jacques JP MARTIN, Pascale MARTINEAU, Marc MEDINA, Michel OUDINET, Gilles PANNETIER, Mary-France PARRAIN, Jean-Jacques PASTERNAK, Alain PAVIE, Vincent PINEL, Catherine PRIMEVERT, Christine RASETTI, Yoann RISPAL, Germain ROESCH, Christel ROYER, Christine RYNINE, Igor SEMO, Jean-Pierre SPILBAUER, Virginie TOLLARD, Annie TRICOCHE, Jacqueline VISCARDI, Valérie ZELIOLI

Représentés :

Dominique ADENOT représenté par Christian FAUTRE, Jacques Alain BENISTI représenté par Michel OUDINET, Adrien CAILLEREZ représenté par Pierre-Michel DELECROIX, Isabelle DALLEAU représentée par Jean-Pierre SPILBAUER, Olivier DOSNE représenté par Jean-Jacques GRESSIER, Carole DRAI représentée par Nicole CERCLEY, Monique FACCHINI représentée par Catherine CHETARD, Marie KENNEDY représentée par Valérie ZELIOLI, Gérard LAMBERT représenté par Jean-Jacques GUIGNARD, Marie-Hélène MAGNE représentée par Hervé GICQUEL, Catherine PRIMEVERT représentée par Mary-France PARRAIN, Sylvie TRICOT-DEVERT représentée par Yoann RISPAL, Pascale TRIMBACH représentée par Florence CROCHETON

Absents :
Christian CAMBON, Nassim LACHELACHE, Régis PIO, Jean-François VOISUET

Accusé de réception en préfecture
094-200057941-20180108-D17-148-DE
Date de télétransmission : 08/01/2018
Date de réception préfecture : 08/01/2018

CONSEIL DE TERRITOIRE DU 18 DECEMBRE 2017

SEANCE DU 18 DECEMBRE 2017

OBJET : Contribution aux assises nationales de la mobilité

L'Ile-de-France qui occupe une place prépondérante en France tant par son poids économique que démographique, est marquée par de fortes inégalités territoriales :
L'implantation massive des zones d'emploi à l'Ouest se poursuivant génère de nombreux déplacements est-ouest qui justifient les objectifs de « rééquilibrage » développés par la région à travers le SDRIF.
De fortes inégalités d'offres de transport (en densité comme en qualité) persistent entre l'espace central et la périphérie avec une offre en transport ferroviaire qui place le parisien à moins de 500 mètres d'une station de métro alors qu'en banlieue, la distance est plutôt située entre 1 et 2 km d'un réseau ferré.
Plus localement, le territoire ParisEstMarne&Bois situé à l'Est de la Région se caractérise par un faible taux d'emploi qui génère de nombreux déplacements est ouest. Ces déplacements sont rendus de plus en plus longs et difficiles en raison de la saturation des réseaux ferrés de transport en commun et des réseaux routiers encore plus saturés qu'ailleurs en raison des coupures urbaines importantes (Marne, Seine, A4 et A86).

Construire un maillage de réseau de transport en commun équilibré sur l'ensemble de la Région participera à un rééquilibrage Est-Ouest du développement de la Région Ile-de-France et une meilleure équité des franciliens à l'égard de l'accès aux transports et à l'emploi.
Il est donc primordial que les projets prévus au SDRIF, dans l'actuel Contrat de Plan Etat-Région comme dans le schéma d'ensemble du Grand Paris soient réalisés selon le calendrier annoncé :

- Les lignes du Grand Paris Express (15 sud, 15 est, 16, 17 et 18), qui constituent un levier de développement pour le territoire ParisEstMarne&Bois entre 2022 et 2030,
- Le prolongement de la ligne 1 à Val de Fontenay en 2030,
- Le prolongement de la ligne 11,
- Le prolongement du T1.

Constituer un maillage de transport en commun ferroviaire avec déplacement en radiale est donc un objectif majeur pour réduire les inégalités territoriales de 10 millions de Franciliens et constituera un trame de base. Celle-ci devra être complétée par un maillage plus fin, de bus en site propre, de véhicules partagés (velib', autolib', autopartage…) et de modes innovants.
Pour le territoire ParisEstMarne&Bois, ce réseau ferroviaire de base, est un levier essentiel pour le développement économique du territoire où la concurrence est forte entre les territoires desservis par le métro et les autres.
Le décalage de ces projets remettrait en en cause l'aménagement de tout le secteur de Val-de-Fontenay et plus largement de tout l'Est de l'Ile-de-France.
Le RER doit fonctionner de la même manière que le Métro avec la desserte de toutes les gares du RER A par tous les trains (Bry, Fontenay, Nogent...) et une amélioration de la fréquence de la desserte des lignes, particulièrement pour la ligne E dont la fréquence actuelle est insuffisante si l'on veut inciter les usagers à utiliser les transports en commun plutôt que leur véhicule. Il est donc impératif de maintenir les investissements sur les lignes existantes afin de moderniser de manière continue les RER et garantir au mieux une qualité de service et une fiabilité dans la circulation des RER compensant la surfréquentation des rames.

Si le réseau ferré demeure pour les 10 prochaines années le réseau structurant de transport en commun, il doit être complété par un maillage plus fin de desserte locale.
Le réseau bus francilien, est dans l'attente du développement de moyen de déplacements doux plus innovants, un élément essentiel sur le court et moyen terme de desserte locale.
Ile de France Mobilité, en lançant la démarche du « grands Paris des Bus » a poursuivi une réflexion des transports mais force est de constater que les lignes de bus sur le territoire

Accusé de réception en préfecture
094-200057941-20180108-D17-148-DE
Date de télétransmission : 08/01/2018
Date de réception préfecture : 08/01/2018

ParisEstMarne&Bois sont principalement déployées vers une liaison périphérie-Paris avec un rabattement sur la ligne A du RER ou aux portes de Paris.

Or, les bus doivent permettre :

- D'améliorer les liaisons nord-sud par le renfort, l'amélioration ou la création de lignes, à l'image de deux demandes récurrentes qui sont formulées par les élus locaux depuis de nombreuses années :
  - celle, des Villes de Fontenay-sous-Bois avec le soutien de la Ville de Nogent-sur-Marne de disposer d'une liaison nord-sud entre Montreuil, Fontenay et Nogent, sur l'axe de la RD 241,
  - celle de la Ville du Perreux-sur-Marne pour relier le pôle gare de val-de Fontenay, au sud de la commune en passant par le centre-ville, permettant ainsi une liaison du nord au sud de la commune, actuellement inexistante, et rejoindre le lycée Paul Doumer

- De créer de nouvelles lignes reliant le territoire au nord de la Marne aux lignes 8 du métro, T3a et T3b du tramway, et les lignes C et D du RER. Actuellement, la plupart des lignes de Bus ont pour terminus une gare sur la ligne RER A ou château de Vincennes (ligne 1 du métro). N'est-il pas envisageable qu'une de ces lignes ait pour destination une station de la ligne 8 du métro à Charenton-le-Pont ou Maisons-Alfort puis traverse la Seine pour rejoindre la ligne C du RER à Ivry-sur-Seine ? Par ailleurs, des lignes depuis les villes au Nord de la Marne vers le Bois de Vincennes et les portes de Paris sont nécessaires à l'image de la proposition de prolongement de la ligne 201 à la porte Dorée et/ou Porte de Charenton.

- De créer de nouvelles lignes reliant les équipements majeurs du Val-de-Marne : l'hôpital Henry Mondor, le CHU de Créteil, les lycées, notamment Marcelin Berthelot (prépa), et le lycée international de l'Est parisien, le Conservatoire régional de Saint-Maur des fossés, le théâtre de Créteil, ...En effet, les statistiques démontrent que les bus sont largement utilisés en proche banlieue par les jeunes et personnes âgées. Paradoxalement, la faculté de Créteil est moins accessible aux étudiants du nord du territoire PEMB que les universités parisiennes.

- De mieux desservir les pôles générateurs de trafic comme les gares, les équipements publics et les artères commerciales. Plusieurs demandes de modifications de lignes ont été formulées ou sont à l'étude sur le territoire à l'image de la déviation du 210 pour desservir le quartier des Rigollots et la gare RER de Fontenay-sous-Bois.

- De répondre aux besoins des quartiers enclavés comme le quartier des Alouettes à Fontenay-sous-Bois, dépourvu d'une desserte bus régulière ou encore pour répondre aux besoins des salariés de l'INA SFP à Bry-sur-Marne.

- Prolonger les lignes de bus de banlieue dans le cœur de Paris, notamment vers les gares ferroviaires ou les équipements publics majeurs, permettrait de construire une véritable Métropole du grand Paris et développer un maillage de transports collectifs.

Plus à l'Est sur le territoire, deux autres lignes permettront d'améliorer la qualité de ce maillage :

- Altival projet de tramway traversant Bry, Champigny, Chennevières, Noisy, Ormesson et Villiers qui permettra de rejoindre rapidement les pôles de transport tels que la future ligne 15 du métro Grand Paris Express et le RER E à la gare de Bry-Villiers-Champigny ainsi que la gare du RER A à Noisy-le-Grand-Mont-d 'Est.

- L'aménagement du TCSP le long de l'ex- RN34, reliant Chelles à Val-de-Fontenay.

Il serait également intéressant de développer dans les métropoles les expériences à l'identique de celles menées sur l'A1 et l'A6, à savoir une voie dédiée aux bus, deux roues motorisées, covoiturages sur les autoroutes et pourquoi pas la transformation des autoroutes de première couronne en boulevard urbain.

Accusé de réception en préfecture
094-200057941-20180108-D17-148-DE
Date de télétransmission : 08/01/2018
Date de réception préfecture : 08/01/2018

Cela nécessite le déclassement de ces voies nationales. Il convient, dès lors, de se poser la question du transfert de compétences des voiries en fonction du trafic de véhicules par jour. On pourrait imaginer qu'au-delà d'un seuil de fréquentation ou autres critères objectifs, les voiries relèvent de la compétence de la collectivité locale la plus appropriée. Je prends pour exemple les berges de Seine pour laquelle Paris a décidé seule de la fermeture d'une voirie utilisée principalement comme voie de transit pour rejoindre les banlieues Est et Ouest, pénalisant les usagers des communes périphériques.
Les téléphériques font aussi partie des pistes de transports en commun innovantes à développer en centre urbain. Sur le territoire ParisEstMarne&Bois, nous sommes favorables au projet de téléphérique qui permettrait de relier Bercy-village à Charenton-le-Pont.

Privilégier les modes de déplacements doux pour la desserte locale
Pour une desserte plus locale, quand les transports en commun ne sont plus rentables, les modes de déplacements doux doivent être privilégiés.
Ainsi des pistes cyclables sont encore à développer. Elles doivent permettre de relier de manière cohérente les villes entre elles mais aussi de rejoindre les gares de RER et les pôles multimodaux, le vélo n'ayant plus comme vocation unique les loisirs.
C'est aussi dans le domaine des déplacements doux individuels que les pratiques vont évoluées dans les dix prochaines années avec l'utilisation des trottinettes, gyropodes, hoverboard monocycles et autres dont la vitesse peut dépasser les 20 km/h. Difficile de prévoir la place qu'ils prendront à l'avenir dans les modes de déplacement mais il y a fort à parier qu'en centre urbain, leur usage progresse. Les pouvoirs publics doivent donc anticiper en déterminant notamment l'espace sur lequel ces engins doivent circuler : trottoirs, voiries, les pistes cyclables.

Le rééquilibrage du développement à l'Est de la Région nécessite également une amélioration de la fluidité du trafic routier.
Le territoire ParisEstMarne&Bois subit le plus gros bouchon autoroutier d'Europe à la jonction de l'A86 et l'A4. Les travaux actuellement en cours doivent permettre d'améliorer partiellement la circulation puisqu'ils ne concernent pas la sortie de l' A4 vers la A86 nord via le pont de Nogent.
Actuellement, la voiture est encore fortement utilisée pour les déplacements domicile-travail par des conducteurs occupant seul leur véhicule. Aider au développement du covoiturage ou de l'auto partage permettrait de diminuer le trafic routier.
L'Ile-de-France a la chance d'être traversée par deux voies d'eau d'importance majeure, la Seine et la Marne, utilisées principalement pour le transport de marchandises et non pour les déplacements de personnes. Il est regrettable alors que Paris devait être la première ville à tester les Sea Bubbles, prototype de taxi sur l'eau avant-gardiste, que cette expérience, ait été abandonnée en raison de l'absence d'un accord trouvé avec le port autonome de Paris.
En matière de logistique urbaine, le développement des transports alternatifs à la route serait aussi une piste d'amélioration pour fluidifier le trafic tout comme la mutualisation des usages couplant livraisons à domicile de marchandises et transport de personnes à la demande.

En conclusion, la mise en place d'un maillage de transport en commun est un élément essentiel pour réduire les fractures sociales et territoriales de l'ile de France. Elle devra s'appuyer sur le court terme sur les modes de déplacement connus mais elle doit être un laboratoire pour les modes de déplacements innovants.

Le Président,

Jacques JP MARTIN

Accusé de réception en préfecture
094-200057941-20180108-D17-148-DE
Date de télétransmission : 08/01/2018
Date de réception préfecture : 08/01/2018