

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

Projet de réseau de transport public du Grand Paris et Projet Arc Express

Décembre 2010

seine saint denis
LE DÉPARTEMENT

Superficie : 236 km²/40 communes/1 491 972 habitants/35 % de la population de moins de 25 ans/
Densité : 6 322 habitants au km² (960 hab. au km² en Île-de-France)/
3 universités : Paris 8, Paris 13, Paris-Est Cité Descartes / 5 IUT/2 écoles d'ingénieurs/ 14 Parcs et forêts classés Natura 2000

Une économie dynamique :

- 500 000 emplois salariés ;
- en 2009, plus de 9 000 créations d'entreprises, soit +11,1 % par rapport à 2007 ;
- 54 000 entreprises
- 160 zones d'activités.

Une stature internationale :

- 2 aéroports internationaux (Roissy CDG et Le Bourget - 1^{er} hub européen d'affaire) ;
- 2 parcs d'expositions (Paris Nord Villepinte et Le Bourget) ;
- une plate-forme multimodale (Prologis- Garonor : 375 000 m²) ;
- un réseau dense d'infrastructures de transport ;
- 5 autoroutes (soit 69 km) - A1, A3, A86, A103, A104 (Francilienne) ;
- 5 lignes de chemin de fer ;
- 6 lignes de métro ;
- 5 lignes de RER ;
- 3 lignes de tramway : T1, T4, T5 ;
- 100 lignes d'autobus.

CONSEIL GÉNÉRAL DE LA SEINE-SAINT-DENIS

Hôtel du Département
Esplanade Jean-Moulin
93006 Bobigny Cedex
Tél : 01 43 93 93 93
www.seine-saint-denis.fr

DÉPARTEMENT DE LA SEINE-SAINT-DENIS

Seine-Saint-Denis, cœur de vie !

Le développement des infrastructures de transports en commun est une condition essentielle pour améliorer la vie quotidienne des habitants de la Seine-Saint-Denis. Avec 1,5 million d'habitants et plus de 500 000 emplois, qui ne cesseront de croître dans les années qui viennent avec la sortie des nombreuses opérations d'aménagement engagées sur le territoire, la Seine-Saint-Denis est le cœur du réacteur de la métropole francilienne. La vitalité de l'Île-de-France est indissociable de l'énergie déployée par ce département.

Pourtant, aujourd'hui, le réseau de transports en commun n'est pas à la hauteur des ambitions que porte notre territoire. En particulier, il n'existe pas de transport en commun lourd en rocade. Le territoire est uniquement desservi par des lignes en radiale, RER ou métro. Le RER E est une première tentative pour pallier cette insuffisance, mais il ne suffit pas.

C'est pourquoi le Département est très attentif aux projets de transports en commun en rocade portés par la Région et l'État.

Quel que soit le tracé retenu, il devra être double, parce qu'il est impératif de desservir à la fois la première couronne et permettre le désenclavement de secteurs éloignés ou isolés.

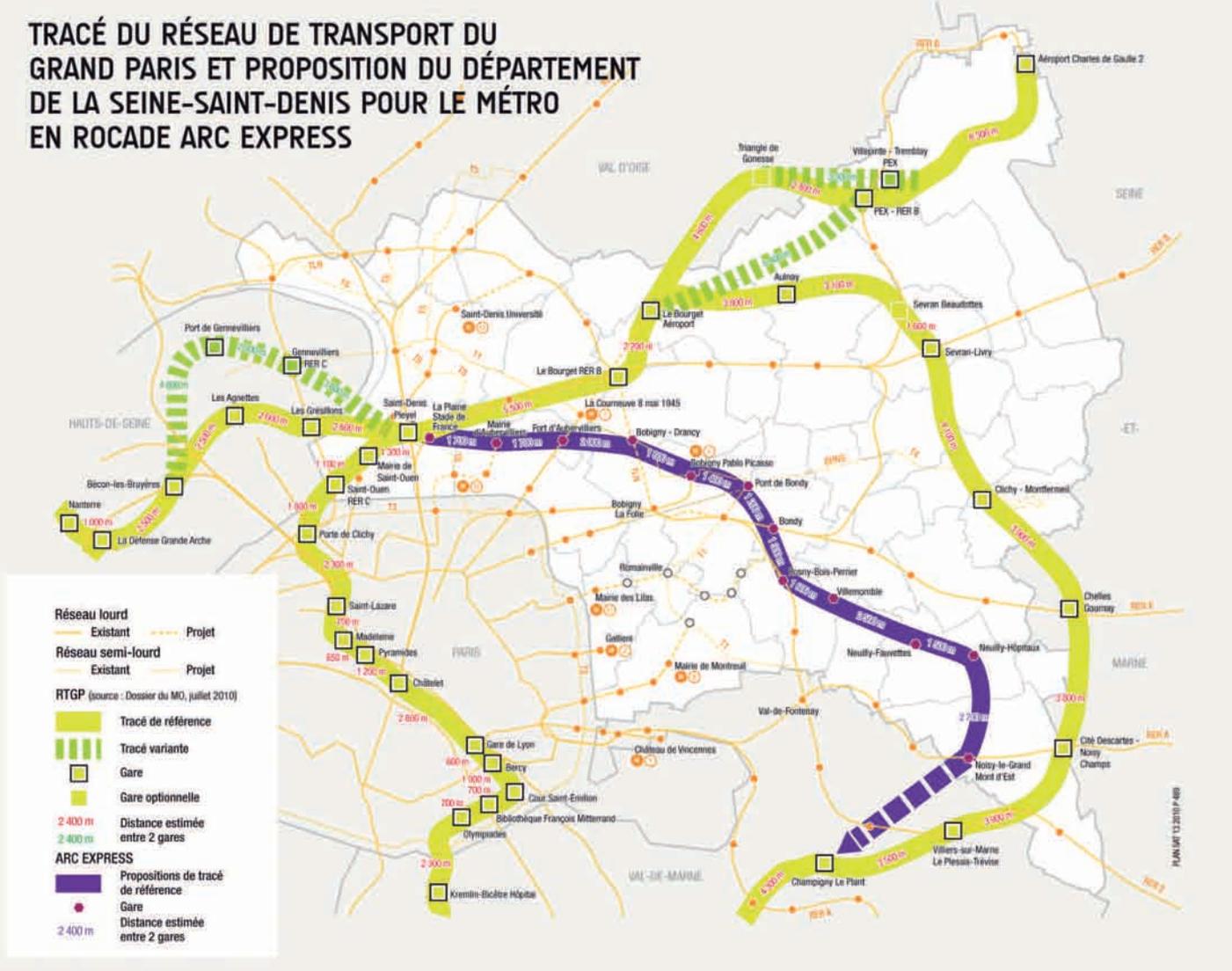
La réponse à nos besoins passe donc nécessairement par la réalisation d'une double rocade, l'une avec des stations proches et une fréquence élevée en zone dense, l'autre rapide et avec des stations plus éloignées à l'Est du département.

C'est pourquoi, nous poursuivons avec la Région le plan de mobilisation, et nous proposons des tracés pour Arc Express en Seine-Saint-Denis.

Nous souhaitons également travailler avec l'État sur le tracé du métro automatique en Seine-Saint-Denis, en recherchant la complémentarité avec le projet Arc Express, en termes de tracés et de calendrier.

Claude Bartolone
Président du Conseil général
Député de la Seine-Saint-Denis

TRACÉ DU RÉSEAU DE TRANSPORT DU GRAND PARIS ET PROPOSITION DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE-SAINT-DENIS POUR LE MÉTRO EN ROCADÉ ARC EXPRESS



Arc Express

La Seine-Saint-Denis a besoin d'une rocade rapide de grande capacité qui desserve le cœur du département, et qui se connecte avec l'ensemble des métros et RER qui jouent le rôle de radiales.

C'est pourquoi, pour la rocade Est, le Département fait la proposition d'un tracé reliant Saint-Denis, Aubervilliers, Bobigny, Bondy, Villemomble, Neuilly-sur-Marne et Noisy-le-Grand, passant par Rosny – Bois Perrier – Neuilly-sur-Marne Hôpitaux.

L'objectif de cette proposition est double :

- offrir aux habitants et aux salariés un moyen rapide d'accès aux pôles d'emplois, de formation et aux équipements départementaux et régionaux ;
- renforcer l'attractivité des villes et quartiers concernés, et favoriser l'accueil de nouveaux habitants et de nouveaux services.

Entre la Plaine de France et la vallée de la Marne, les villes et les intercommunalités ont en effet engagé de nombreux projets urbains visant à encourager l'accueil d'activités nouvelles et la réalisation de nouveaux logements. Ainsi, par exemple, la reconversion des 100 ha des terrains des hôpitaux à Neuilly-sur-Marne serait facilitée.

Le rôle métropolitain de la ville préfecture serait également conforté. Cela constituerait un facteur d'intégration des territoires de l'Ourcq dans la métropole, conformément au projet déposé par le Département dans le cadre de l'appel à initiatives sur les « territoires de l'Ourcq en mouvement ».

Les déplacements vers la Cité Descartes s'en trouveraient aussi facilités ainsi que les liaisons entre les différentes universités de Seine-Saint-Denis...

Ce tracé serait maillé avec de nombreuses lignes de métro (5, 7, 11 prolongée, 12, 13), avec les RER A, B, D et E, la tangentielle Sartrouville-Noisy-le-Sec et les tramways T1 et T4, et BHNS RN3.

Les conditions de réussite d'Arc Express

Dans cette perspective, le Département est soucieux d'obtenir des assurances sur les points suivants :

- la réalisation immédiate de l'arc Est dans la logique des arcs dits prioritaires, à savoir un mode de transport lourd et rapide ;
- la prise en compte des réflexions relatives aux projets de LGV et de gare TGV à venir ;

■ la poursuite sans délais des projets engagés : réalisation de la tangentielle nord Sartrouville / Noisy-le-Sec, prolongement du T1 de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay, prolongement de la ligne 11 du métro de Mairie des Lilas à Rosny - Bois Perrier, prolongement de la ligne

14 pour désaturer la ligne 13, réalisation des pôles gares Saint Denis, Pantin et Noisy - le - Sec ;

■ l'engagement des études des projets inscrits au Schéma Directeur de la Région Île-de-France, tels que le prolongement des lignes 7, 9 et 13 du métro.

Le Réseau de transport public du Grand Paris

Ce réseau doit permettre de relier Paris aux pôles stratégiques de la région Île-de-France. D'une longueur de 155 km environ, il dessine une double boucle et compte environ 40 gares. Dix gares sont envisagées sur notre département. Trois grandes liaisons sont prévues :

- une liaison aéroport Charles de Gaulle – Orly, via Saint-Denis Pleyel et Paris (ligne 14 prolongée) : environ 30 minutes ;
- une liaison aéroport d'Orly – La Défense : environ 20 minutes ;
- une liaison Le Bourget – La Défense.

Ce réseau desservirait le Nord et l'Est du département, et cinq des huit pôles majeurs d'Île-de-France : Roissy-Villepinte-Tremblay, Paris-Le Bourget, La Plaine Saint-Denis, l'Est de la Seine-Saint-Denis (Clichy-sous-Bois, Montfermeil, Sevran, Aulnay), l'Est Parisien-Cité Descartes.

Les villes concernées par le Réseau de Transport Public du Grand Paris sont marquées par une forte dynamique de transformation urbaine qu'elles ont encouragée à travers leurs projets :

- des opérations de renouvellement urbain des grands quartiers d'habitat social locatif public ou privé des années 60-70, qui dessinent une sorte d'arc en limite du cœur de la métropole : les « 3 000 » à Aulnay-sous-Bois, Beaudottes, Montceuleux, Rougemont à Sevran, ou les quartiers de copropriétés à Clichy-sous-Bois et les Bosquets à Montfermeil ;
- des projets qui répondent aux besoins de la population en logements nouveaux, et qui ambitionnent de s'inscrire dans une nouvelle urbanité, belle, humaine, accessible et durable, participant à la réalisation de la trame verte et bleue : par exemple, aux Docks de Saint-Ouen (100 ha), à la Butte Montceuleux (35 ha), sur les anciens terrains Kodak (14 ha) à Sevran, en accompagnement des projets de renouvellement urbains à Aulnay-sous-Bois, etc.

Ce nouveau réseau de transport doit, par ailleurs, accompagner une meilleure prise en compte environnementale : faire des espaces verts de la ceinture verte les nouveaux parcs urbains de la métropole et favoriser leur intégration dans la trame verte et bleue à l'échelle de l'agglomération. Dans ce cadre, le projet améliorerait l'accessibilité à des espaces boisés et naturels, comme le parc départemental Georges Valbon, le parc départemental du Sausset, la Forêt de Bondy, le Parc Régional de la Poudrerie, celui des Coteaux de l'Aulnoye ou encore des derniers espaces agricoles de la première couronne.

Une urgence : lever les incertitudes qui pèsent sur ce projet et interrogent sur sa réalisation

- Ainsi le financement du coût de 21 à 23 milliards d'euros pour la réalisation de l'infrastructure n'est pas précisé. L'État devrait doter la Société du Grand Paris d'un capital de 4 milliards lui permettant de lever des emprunts, mais les autres ressources ne sont pas identifiées. La Société du Grand Paris table également sur la valorisation foncière aux abords des gares, dont la rentabilité est incertaine et qui dépend des contrats de développement territorial qui seront négociés avec les communes.
- On peut ainsi craindre que le Réseau de Transport Public du Grand Paris ne tente d'« aspirer » les ressources financières identifiées dans le Plan de mobilisation des Transports de la Région, que le Département a signé, alors que ces projets d'amélioration des transports sont indispensables à court terme.
- Au-delà, la gestion de ce nouveau réseau de transport génèrera des coûts d'exploitation non identifiés à ce stade, mais qui pèseront sur le budget du STIF.
- Par ailleurs, pour établir la « rentabilité » de l'infrastructure, la Société du Grand Paris propose pour la Seine-Saint-Denis des hypothèses de développement tant en habitants qu'en emplois, qui paraissent pour certains secteurs du département surévalués, ce qui n'accroît pas la crédibilité du projet.

Potentiels de transformation urbaine et projets urbains

- 1/ **Noisy-le-Grand** : Lycée international. 49 000 m² de SHON (1 800 élèves) - Extension de la Zac, Centre urbain régional - 20 ha - 15 000 logements, Cluster ville et mobilité durable
- 2/ **Neuilly-sur-Marne** : Est Nocéen. 3 700 logements, 137 000 m² d'activités, 54 000 m² d'équipements - 100 ha
- 3/ **Sevrans** : Butte Montceuleux. 500 à 800 logements, 45 000 m² d'activités, 1 250 emplois projet de la ville (celui dans le cadre du projet Blanc est en préparation) - 35 ha
- 4/ **Tremblay-en-France** : Extension du Pex et Zac sud CDG. Activités économiques (15 000 à 20 000 emplois) - 200 ha
- 5/ **Gonesse** : Activité économique 2M m² de SHON - 450 ha
- 6/ **Aéroport du Bourget** : Cluster de l'aérien. 35 000 logements, 50 000 emplois - 130 ha
- 7/ **Saint-Ouen** : 4 000 logements, 10 000 emplois. Commerce 60 000 m², 60 000 m² d'équipements collectifs, parc de 12 ha - 100 ha
- 8/ **Montreuil-sous-Bois** : 4 ZAC (dont 2 prévues en 2011), 250 000 m² d'activités, 75 000 m² d'équipements 3 000 logements (7 000 au total sur la ville) - 220 ha
- 9/ **Aubervilliers** : Éco-quartier - 27 ha
- 10/ **Canal de l'Ourcq** : 5 communes, 9 ZAC, 1 200 000 m² à construire. 5 600 nouveaux habitants, 165 000 emplois - 130 ha
- 11/ **Rosny-sous-Bois** : 5 ZAC, 170 000 m² de commerce, 780 logements. 11 900 m² de bureau, 8 000 m² d'activité - 20 ha
- 12/ **Plaine Commune et Saint-Ouen** : Cluster de la création

