

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

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

Janvier 2011



PANTIN, VILLE EN MOUVEMENT

Pantin c'est :

- 54 000 habitants et 27 000 emplois
- une commune dense de 1^{re} couronne à fort développement économique et résidentiel sur l'axe Est des transports collectifs Paris-Banlieue offrant des potentiels de correspondances multiples
- un réseau de transport complet :
 - RER E
 - Métro 5 et 7
 - Tramway T3, BHNS de T3 à T4
 - Bus (13 lignes)
 - Noctiliens (4 lignes)
 - Vélib' (14 stations)
 - Autolib' (8 stations)



L'Est francilien a impérativement besoin d'un système de transport performant pour accompagner son développement.

Pantin affirme,

L'impératif de réduction de l'empreinte écologique* en développant les transports collectifs. L'ambition de créer de nouveaux lieux de vie reliés à leur environnement urbain.

La volonté d'anticiper les évolutions des modes de vie et de déplacements.

La nécessaire prise en compte de la mobilité et de l'accessibilité pour tous dans la construction de la ville de demain.

La nécessité de renforcer le maillage en transports collectifs à l'Est de Paris.

Le besoin d'anticiper et d'accompagner les territoires en mutation par le développement d'une offre en transport adaptée.

Pantin soutient,

Le projet d'extension du RER E vers l'Ouest.

La nécessité de créer un triple axe de transports collectifs de rocade dans l'est francilien. Le désenclavement des territoires délaissés de l'est francilien (plateau de Clichy Montfermeil) et le besoin d'accompagner ses territoires en requalification plus proches de Paris.

L'ambition de consolider un grand pôle d'emplois pour demain dans l'est parisien, dans un souci de rééquilibrage de la métropole francilienne.

* « L'empreinte écologique est une mesure de la pression qu'exerce l'homme sur la nature . C'est un outil qui évalue la surface productive nécessaire à une population pour répondre à sa consommation de ressources et à ses besoins d'absorption de déchets ». Source : WWF

PANTIN, VILLE EN MOUVEMENT

Guillaume VIDAL
Direction de la Voirie
et des Déplacements
Ville de Pantin
84/88, avenue du Général
Leclerc
93507 Pantin Cedex
Tél. : 01 49 15 39 89

Pantin la ville dense en développement,

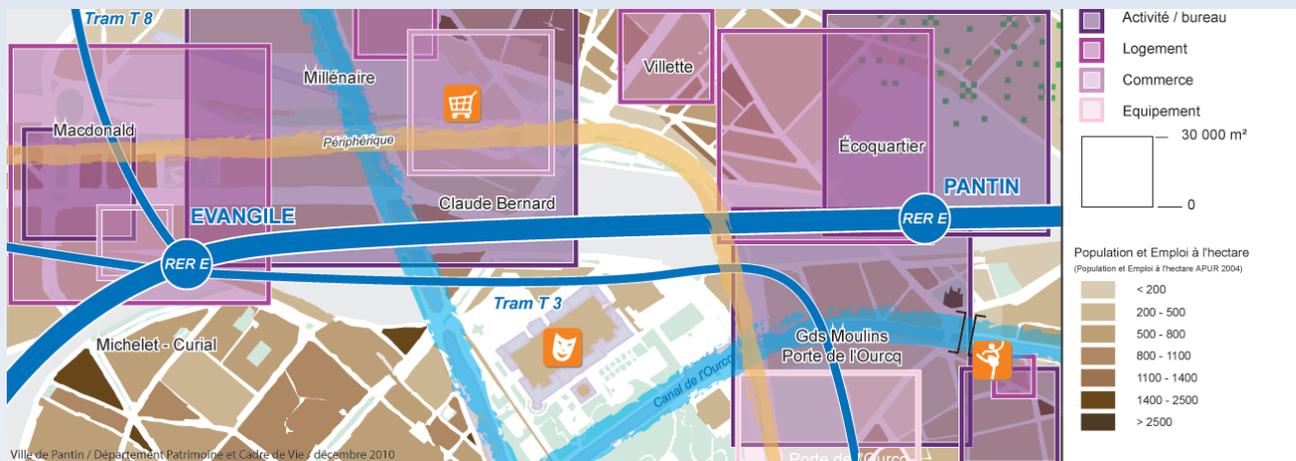
Quatre-Chemins / EcoQuartier, renouer avec la ville dense

- L'héritage d'un quartier dense.
- Entre métro 7 et RER E, réussir le pari d'intégrer la gare dans la ville.
- L'EcoQuartier Gare, un projet d'extension des quartiers denses existants par des programmes résidentiels, la création d'activités et d'emplois, de nouveaux équipements.



Quatre-Chemins 26 000 hab./km²
EcoQuartier Gare
35 ha aux portes de Paris

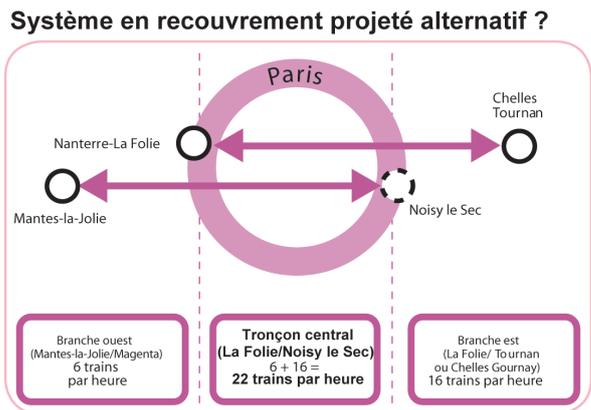
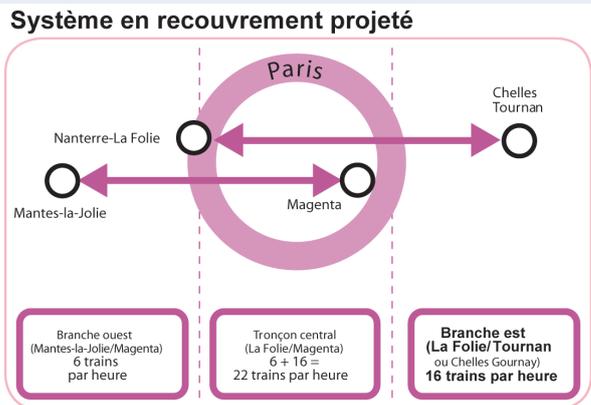
Evangile / Gare de Pantin



Gare de Pantin, pôle d'échange de cœur d'agglomération

- Une extension vers l'ouest du RER E qui doit tenir compte du dynamisme des territoires de l'est parisien.
- Un pôle d'échange de la zone dense métropolitaine qui doit s'ouvrir sur sa ville (correspondance T3/RER E).
- Une croissance de fréquentation de la gare de Pantin exceptionnelle depuis la mise en service du RER E.
- Une 2^e passerelle accessible aux personnes en situation de handicap programmée.
- Des réseaux de transport maillés accompagnés par l'aménagement des circulations douces de surface.
- Le pôle d'échange qui dessert les grands projets d'aménagement et de développement économique du Nord Est de Paris.

10 000 hab./km² en moy.
sur le territoire Est Ensemble



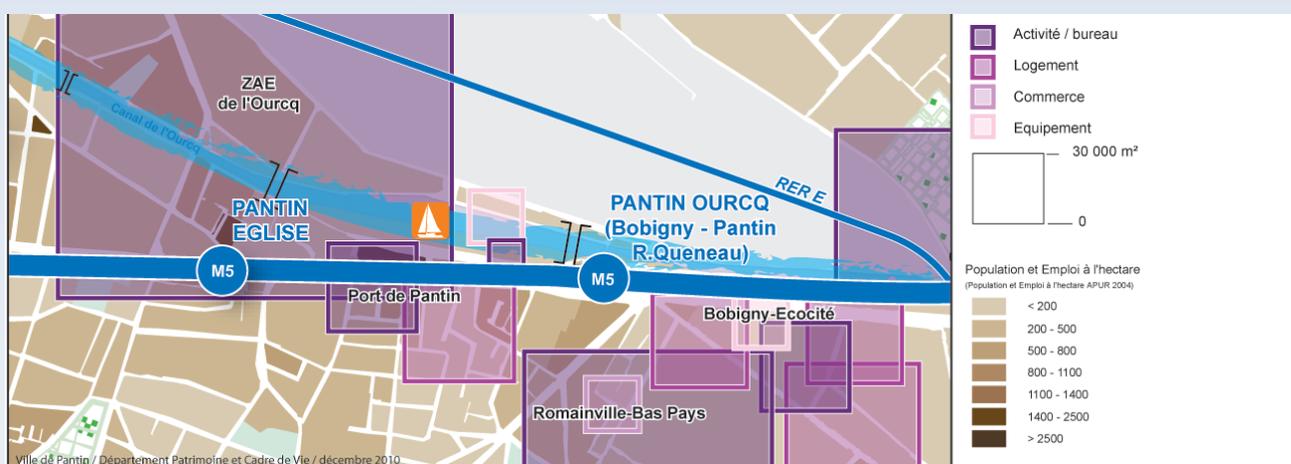
Pantin Eglise, une centralité à conforter

- Un tissu dense en population et en emploi dans le cœur historique de Pantin.
- De l'Eglise au Canal de l'Ourcq, un espace public majeur pour Pantin qui accueille 2 marchés par semaine.
- Un point de correspondance existant avec le métro 5, les bus et les taxis.
- Une importante gare routière Noctilien.
- Un point de desserte majeur pour le BHNS entre trams T3 et T4.
- L'accessibilité du pôle d'échange Eglise de Pantin renforcée par la réalisation d'une nouvelle passerelle piétons-cycles sur le Canal de l'Ourcq d'ici 2013.

**Pantin Eglise/Ourcq,
+ 6 000 emplois d'ici 5 ans**



Eglise de Pantin / Ourcq



Pantin Ourcq, une polarité intercommunale à révéler

- Un grand potentiel de développement urbain intercommunal par des programmes résidentiel et d'emploi autour d'un espace public déjà très structuré.
- Une correspondance possible avec le métro 5 dans une ancienne gare métro terminus (Pantin-Bobigny Raymond Queneau) à forte réserve de capacité.
- La desserte des plus importantes zones d'activités et d'emplois à l'Est de Paris en fort développement.
- La desserte d'un équipement de détente et de loisirs métropolitain : Parc de la corniche des forts (64 ha. d'espaces verts) et Bassin de Pantin (4 ha. de plan d'eau navigable).



**Territoires de l'Ourcq,
1 million de m² d'ici 15 ans**

Pantin se développe à l'Est !

Pantin demande,

Priorité pour Arc Express

- Le financement des travaux de l'arc Nord d'Arc Express doit être intégralement assuré et sécurisé dès 2011.
- Tous les pôles d'échanges possibles avec Arc Express situés à Pantin doivent faire l'objet d'études complémentaires et partagées.
- L'étude, le financement et la réalisation de l'arc Est d'Arc Express doivent être déclarés prioritaires et engagés dès 2011.

RER E évolutif et connecté avec Arc Express à l'Est

- La possibilité de faire évoluer la desserte RER E suivant un schéma pendulaire entre Noisy-le-Sec et La Défense-Nanterre doit être préservée.
- Le RER E doit être connecté à l'Est avec Arc Express.

et se prononce en faveur,

Du plan de mobilisation pour les transports de la Région Île-de-France

pour répondre aux préoccupations immédiates des Franciliens et accompagner la stratégie de développement de toute l'Île-de-France.

De la mise en œuvre des orientations du PDUIF

- Une réflexion sur l'optimisation du réseau principal de voirie : la Ville mène actuellement des études de circulation pour accompagner le projet de requalification et d'insertion d'un BHNS sur l'avenue Jean Lolive et modernise le

réseau de voirie à proximité des arrêts de métro.

- Une politique de stationnement volontariste : en 2010, la Ville de Pantin a augmenté son périmètre de stationnement payant de près de 50 %.
- La promotion des modes alternatifs à l'usage de la voiture : la Ville réalise la mise en œuvre de son schéma d'aménagement cyclable, poursuit la mise en place de zones 30, et travaille à la mise en place de PEDIBUS.
- Une chaîne de déplacement dont l'accessibilité se renforce : la Ville approuve en 2010 son plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.
- Le maintien, le développement et la valorisation d'infrastructures permettant un transport de marchandises en Ville plus respectueux de l'environnement par le biais de plate-forme de transbordement du fer au camion.

Pantin s'associe aux demandes d'Est Ensemble et souhaite,

- Que les réflexions menées sur les projets de rocade ferrées (réseau de gare TGV, réseau de transport du Grand Paris, tangentiels, Arc Express, rocade tramway de petite couronne) soient coordonnées du point de vue de l'efficacité du système de transport, de leurs complémentarités, de leurs maillages, et de leurs modes de financement.
- Que ces projets ne remettent pas en question les projets de transports collectifs urgents et engagés, parmi lesquels :
 - la réalisation de la tangentielle nord Sartrouville / Noisy-le-Sec,
 - le prolongement du T1 de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay,
 - le prolongement de la ligne 11 du métro de Mairie des Lilas à Rosny-Bois Perrier,
 - l'aménagement des pôles gares, dont Pantin et Noisy-le-Sec.
- Que les études des projets inscrits au Schéma Directeur de la Région Île-de-France, telles que le prolongement des lignes de métro 7 et 9 soient engagées.
- Que la desserte du centre de Bobigny et de Bondy par un prolongement de la tangentielle ferrée au sud soit privilégiée.

