

# CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

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

Janvier 2011



## VILLE DE MONTREUIL

Située dans le département de la Seine-Saint-Denis, aux portes de Paris, Montreuil (93100) est la quatrième ville d'Île-de-France de par son nombre d'habitants : 102 900 (chiffre de référence 01/2007).

Limitrophe avec les villes de Bagnolet (93), Romainville (93), Noisy-le-Sec (93), Rosny-sous-Bois (93), Saint-Mandé (94), Vincennes (94), Fontenay-sous-Bois (94) et Paris (75), elle s'étend sur une superficie de 892 hectares dont 63 de parcs. Elle est membre de la Communauté d'agglomération Est Ensemble.

Riche d'une histoire dont témoigne son patrimoine, Montreuil se caractérise par sa mixité sociale et urbaine mais également par son dynamisme et son évolution marquée par de grands projets (Quartier de la mairie, Hauts de Montreuil, Prus Bel Air – Grands Pêcheurs, etc.)

### MAIRIE DE MONTREUIL

Place Jean Jaurès  
93105 Montreuil  
Cedex

### Les transports de banlieue à banlieue sont la condition d'un développement plus harmonieux de la métropole.

La structure du réseau métropolitain telle que nous la connaissons est pratiquement achevée depuis un siècle. Y compris dans ses aménagements les plus récents comme le RER, elle renvoie encore à une configuration dans laquelle la capitale concentre tous les leviers de pouvoir et de décision, affirmant sa centralité en négligeant l'organisation des territoires périphériques, en particulier voués à la production industrielle.

Comme dans d'autres grandes métropoles mondiales, les projets de transports collectifs en rocade sont désormais une nécessité. Ils prennent place dans une vision d'ensemble de l'aménagement régional fondée sur l'existence d'un grand nombre de pôles d'attractivité et non de quelques-uns, sur une répartition plus équilibrée des fonctions de commandement, de production, de commerce, d'habitat et de loisirs.

En participant de l'effort de réduction de la place de l'automobile et des déplacements individuels motorisés, ils contribuent à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

En réduisant les temps de déplacement domicile – travail ou domicile - loisirs, ils participent de l'amélioration de la qualité de vie de nos concitoyens.

Enfin, en maillant mieux le territoire, ils s'insèrent dans l'effort nécessaire pour inverser quatre tendances négatives qui minent le lien social en Île-de-France depuis une trentaine d'années :

- la flambée spéculative dans les communes les plus accessibles par l'automobile ou par transport ferroviaire, notamment dans l'ouest parisien ;
- l'abandon – ou le délaissement – de nombreuses zones autrefois consacrées à l'activité industrielle ou maraîchère ;
- l'enclavement de quartiers entiers d'habitat social ;
- l'urbanisation ségrégative par sédimentation riches/pauvres/riches/pauvres avec ses effets délétères, par exemple en matière de politiques de sécurité publique.

Pour atteindre ces objectifs, la rocade proposée doit offrir des transports de capacité rapides, réguliers, et attractifs. Pour être efficace, elle doit être la colonne vertébrale d'un réseau maillé, avec les autres transports collectifs existants et en projets. Elle doit desservir les zones les plus denses, les secteurs d'habitat et d'activités aujourd'hui tenus à l'écart, et dans le même temps prendre en compte les potentiels de développement de ces territoires.

Nous demandons que des outils efficaces soient mis en place pour éviter une flambée spéculative aux abords des stations et y permettre la réalisation de logements sociaux.

La Ville de Montreuil soutient le projet d'une desserte en rocade, complète et bouclée, multipliant les connexions avec les lignes de transports existantes et à venir.

## Le projet Arc Express répond bien à l'enjeu de développement équilibré de la métropole

Le projet de réseau de transport du Grand Paris s'inscrit dans un modèle de développement socialement plus déséquilibré et écologiquement plus contestable : fondé principalement sur la liaison entre pôles riches, il risque de renforcer la spéculation et la spécialisation entre zones d'activités et zones d'habitat.

Reposant sur des principes voisins de ceux des dessertes autoroutières, il survalorise la vitesse théorique de déplacement au détriment du nombre d'arrêts prévus et crée inévitablement à terme des phénomènes d'engorgement aux points d'entrée et de sortie. L'hypothèse d'une activité 24h sur/24h s'inscrit enfin dans une vision des temps de la ville qui dissout le lien social et les collectifs d'activités tout en favorisant le travail nocturne, la précarité, la tertiarisation généralisée...

Voué à la saturation en moins de dix ans, il tendra non pas à équilibrer les implantations d'activités et de logements, mais à reléguer les populations défavorisées dans des périphéries

toujours plus lointaines et des zones d'activité mal desservies. Enfin, en ne proposant pas de rocade maillée dans la zone dense à l'Est de Paris, il exclut plusieurs centaines de milliers d'habitants et entérine les discontinuités urbaines de cette zone.

C'est pourquoi, la Ville de Montreuil considère que, même si rocade proche et rocade éloignée pourraient en théorie répondre à des enjeux complémentaires, le projet d'Arc Express et celui de la SGP ne s'inscrivent pas dans la même vision de la métropole francilienne.

De plus, considérant l'incertitude majeure dans laquelle se trouvent ces projets quant à leurs financements possibles, la ville de Montreuil redoute que l'hypothèse de leur réalisation parallèle ne se déploie au détriment de projets de transports collectifs urgents comme le prolongement du T1 de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay ou la desserte indispensable de l'Est de la Seine-Saint-Denis (T4 à Clichy-Montfermeil, Sevran, Aulnay).

## La Ville de Montreuil affirme donc clairement son attachement à la réalisation prioritaire du projet Arc Express

La Ville de Montreuil souligne la nécessité d'une évaluation financière de la construction des infrastructures, mais aussi des coûts d'exploitation du réseau à terme.

La Ville de Montreuil observe que les estimations de trafic d'Arc Express sont basées sur des chiffres de population et d'emploi existants, permettant d'avoir une vision fiable du fonctionnement du réseau.

Le projet de la Société du Grand Paris se situe en revanche pour une grande partie de son tracé dans une logique où

le réseau de transport permet d'enclencher un développement et crée en quelque sorte sa propre fréquentation. Ce projet implique un risque qui doit être sérieusement évalué compte tenu des enjeux financiers.

La Ville de Montreuil constate enfin que les estimations d'augmentation de population et de croissance économique de la Société du Grand Paris contredisent l'ensemble des prévisions, même les plus optimistes de l'INSEE.

## Il faut irriguer les territoires carencés en transports collectifs

Les pôles d'habitat et d'emploi de l'Est parisien sont aujourd'hui mal connectés.

Le territoire de la Ville de Montreuil et celui de la Communauté d'agglomération Est Ensemble regroupent aujourd'hui une proportion de logements supérieure à la moyenne régionale.

Les importants projets de développement portés par l'agglomération impliquent une desserte d'autant améliorée que les villes d'Est Ensemble connaissent toutes des difficultés d'accès à l'emploi pour leurs populations. C'est un besoin primordial que de relier ces populations à la dynamique du territoire métropolitain, afin d'éviter les logiques de mise à l'écart dont nous constatons chaque jour les dégâts.

La desserte des communes d'Est Ensemble est aujourd'hui

un enjeu majeur pour les habitants : seules des lignes de bus relient les 400 000 habitants de notre territoire, permettant une desserte de proximité mais de faible capacité. Terminus de lignes de métro, les communes situées aux points extrêmes de la Communauté d'agglomération ne sont reliées efficacement que par le centre de Paris, alors même que nos 400 000 habitants occupent un territoire de 39 km<sup>2</sup>.

Avec une densité de population de 11 500 hts/km<sup>2</sup> pour la Ville de Montreuil et plus de 10 000 habitants/km<sup>2</sup> pour Est Ensemble, notre territoire est pourtant un des cœurs de l'agglomération parisienne. À titre de comparaison, les Hauts de Seine ont une densité de 8 775 hts/km<sup>2</sup>, Plaine Commune de 7 220 hts/km<sup>2</sup>.

## Arc Express sera un levier de développement pour l'Est parisien, à condition de s'inscrire dans la perspective d'une rocade complète. L'Arc Est doit être une priorité au même titre que les arcs Sud et Nord

La Ville de Montreuil souhaite que l'Arc Est soit pensé comme prioritaire sur un territoire aujourd'hui mal desservi et pourtant réservoir de projets d'envergure métropolitaine.

Identifier l'Arc Est et définir son tracé est par conséquent une exigence pour anticiper le futur de l'Est parisien et éviter d'en faire l'éternel oublié des politiques d'aménagement du territoire.



### **Des territoires en mouvement**

Densément peuplé, notre territoire se projette dans l'avenir en créant des projets d'aménagement qui doivent profiter à l'ensemble des habitants : les « Hauts de Montreuil » promeut ainsi un développement de l'offre de logements pour répondre à la crise du logement (3 000 logements à terme) mais également de développement économique (250 000 m<sup>2</sup> de SHON) et d'attractivité métropolitaine avec le projet agricole des Murs à Pêches qui donnera identité et rayonnement à notre territoire, et valorisera un patrimoine exceptionnel. La Communauté d'agglomération Est Ensemble est toute entière tournée vers l'avenir avec les projets d'aménagement de l'axe RN3-Canal de l'Ourcq, les aménagements des Portes de Paris, du pôle de Bobigny la Folie, du pôle Gare de Noisy-le-Sec ou encore du Bas Pays à Romainville. Avec une densité très importante de friches industrielles, notre territoire est de surcroît un réservoir d'avenir pour le Grand Paris.



*Le projet d'écoquartier des Hauts de Montreuil*

## Une desserte en rocade sera le complément des projets de transports existants dans l'Est parisien et ne doit pas en hypothéquer la réalisation

Des réponses ont commencé à être apportées aux besoins de la population par le STIF en programmant les prolongements du tramway T1 à Val-de-Fontenay en 2016, de la ligne 11 du métro à Rosny en 2019 et en prévoyant les études de prolongement de la ligne 9 à l'hôpital intercommunal de Montreuil avant 2020. Ces projets répondent à une desserte de proximité et désenclavent en profondeur Montreuil, Rosny, Romainville, Les Lilas, Noisy-le-Sec. En maillant Arc Express, ils multiplient son potentiel de desserte et de trafic.

La Ville de Montreuil souhaite qu'une vigilance très forte soit apportée pour que ces projets soient menés à leur terme et que la réalisation des projets de rocade ne se fasse pas au détriment des lignes prolongées. Ce serait sacrifier la vision d'avenir sur l'autel du court terme et limiterait leur pertinence.

La Ville de Montreuil demande également que des améliorations rapides soient apportées au fonctionnement des lignes de bus, en renforçant notamment la fréquence et la régularité des lignes 102, 121 et 301.

# La Ville de Montreuil demande l'exploration de tous les tracés pertinents pour son territoire

Pour le territoire de la Ville de Montreuil, les principes ci-dessus ont une traduction immédiate qui doit conduire à une desserte intelligente du territoire.

La Ville de Montreuil souhaitait que l'Arc Est soit identifié rapidement. Le président du STIF a présenté le 15 novembre deux tracés possibles d'Arc Express en Seine-Saint-Denis. Le premier relie Val-de-Fontenay à Mairie d'Aubervilliers.

Le second relie Noisy-le-Grand à Aubervilliers. Il a en outre indiqué qu'Arc Express pouvait être complété par une branche desservant Chelles, Clichy sous Bois, Montfermeil, Sevran, Livry et Aulnay-sous-Bois. La Ville de Montreuil apporte son soutien à cette branche qui permet à des territoires relégués de trouver leur place dans la dynamique du territoire.

# La Ville de Montreuil prend acte de la proposition de tracé d'Arc Express en proche couronne et souhaite que les propositions de tracé soient affinées afin de répondre à deux enjeux majeurs

- Répondre à l'urgence, en desservant les zones les plus denses : la proche couronne à l'Est de Paris est la zone la plus dense de l'agglomération avec une moyenne supérieure à 10 000 habitants/km<sup>2</sup>.
- Porter une vision d'avenir, en s'appuyant sur les territoires de projet que portent les collectivités : Hauts de Montreuil, Pantin-Bobigny et Canal de l'Ourcq pour ne citer qu'eux.

La Ville de Montreuil demande enfin que le projet Arc Express soit articulé et interconnecté à l'ensemble du réseau de transports, y compris les lignes programmées de métro et de tramway, afin de construire un réseau efficace,

complet et multimodal. En particulier, le tracé d'Arc Express devra s'articuler au tramway 1, prolongé de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay ; à la ligne 11 de métro prolongée jusqu'à Rosny ; et à la ligne 9 de métro, prolongée à l'Hôpital Intercommunal André Grégoire. Si le projet Arc Express devenait concurrent de ces projets, le territoire de Montreuil ne pourrait pas le soutenir.

Pour ces raisons, la Ville de Montreuil soutient la desserte de Val-de-Fontenay, et demande que le tracé soit précisé de manière à répondre à la desserte de l'ensemble du territoire de Montreuil et de la Communauté d'agglomération Est Ensemble.

## PROPOSITIONS DE TRACÉS

