

Cahier d'acteur  
Ville de Montreuil



  
Christine PRIEUR

Débat public Arc Express et débat public

Plan de la contribution :

1. Les transports de banlieue à banlieue sont la condition d'un développement plus harmonieux de la métropole.
2. Plutôt que les territoires déjà bien accessibles, il faut irriguer les territoires aujourd'hui carencés en transports collectifs.
3. Une desserte en rocade sera le complément indispensable des projets de transports existants dans l'est parisien et ne doit pas en hypothéquer la réalisation.
4. Arc Express sera un levier de développement pour la Communauté d'agglomération Est Ensemble, 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
5. La Ville de Montreuil prend note des tracés proposés par le Président du STIF le 15 novembre 2010 et soutient le tracé desservant Montreuil.

**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 impérative 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 Ile 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 maraichère
- 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, fiables et attractifs. Pour être efficace, elle doit être la colonne vertébrale d'un réseau maillé, multipliant les points de connexion avec les autres transports collectifs existants et en projets. Elle doit desservir les zones les plus densément peuplées, 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 et d'évolution de ces territoires. Ces principes ont été mis en avant par le cahier d'acteur du syndicat Paris Métropole et nous y souscrivons sans réserve.

Pour cette raison, 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 très bien à ces enjeux.***

Le projet de réseau de transport du Grand Paris s'inscrit dans un modèle de développement socialement plus déséquilibré et écologiquement plus contestable : fondée principalement sur la liaison entre pôles riches, elle 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 tertiairisation 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.

**Plutôt que les territoires déjà bien accessibles, il faut irriguer les territoires aujourd'hui 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 39km<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. A 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>.

**Une desserte en rocade sera le complément indispensable des projets de transports existants dans l'est parisien et ne doit pas en hypothéquer la réalisation.**

La logique du Plan de Mobilisation de la Région Île de France, qui associe la rocade Arc Express à un ensemble de projets de prolongements ou de créations de lignes de métro, RER bus et tramway, nous semble être la plus pertinente dans ce débat. Des réponses aux déficits ont commencé à être apportées 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 sont identifiés depuis longtemps comme indispensables. Ils 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

**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**

Le projet d'Arc Express est un projet bouclé, identifiant des arcs prioritaires au Sud et au Nord. La Ville de Montreuil souhaite que l'Arc Est soit également pensé comme prioritaire sur un territoire aujourd'hui mal desservi et pourtant réservoir de projets d'envergure métropolitaine.

### **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 000m<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.

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.

## **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 et que des propositions de tracé soient rendues publiques au cours du débat tenu sous l'égide de la Commission nationale du débat public. Le président du STIF a répondu à cette attente en présentant 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. Le Président du STIF a en outre indiqué que le projet d'Arc Express pouvait être complété par une branche dite « Grand Est », permettant de desservir Chelles, Clichy sous Bois, Montfermeil, Sevran, Livry et Aulnay sous Bois.

La Ville de Montreuil apporte son soutien à cette branche Grand Est qui permet à des territoires relégués et qui concentrent les difficultés de l'Île de France de trouver leur place dans la dynamique collective 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. Plusieurs familles de tracé peuvent ainsi être explorées, telles que retracées sur la carte.



# MONTREUIL - Cahier d'acteurs Arc Express - fuseau Est

## PROPOSITIONS DE TRACÉS



