

# CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

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

Janvier 2011

MAIRIE DE  
BAGNOLET



## VILLE DE BAGNOLET

### Des chiffres :

- 2,6 km<sup>2</sup> de territoire.
- 34 069 habitants en 2006.
- 41 % de logements sociaux.
- 15 302 emplois en 2006 dont 10 000 situés dans le secteur du pôle Gallieni.
- 1 1 445 entreprises implantées sur Bagnolet représentant 9 % des entreprises de la communauté d'agglomération Est Ensemble.
- 5 % des entreprises situées sur Bagnolet ont + de 200 salariés.

### MAIRIE DE BAGNOLET

Hôtel de Ville  
Place Salvador Allende  
BP 35  
93171 Bagnolet cedex  
Tél. : 01 42 31 61 12  
pierre.vionnet@ville-bagnolet.fr

## L'urgence de liaison banlieue à banlieue dans la zone dense de la Métropole parisienne

La structure du réseau du transport public de l'agglomération s'est mise en place de manière radiale, notamment à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle avec la toile du métro parisien puis dans les années 1960 avec le RER. Ce réseau souffre d'une part, d'un sous-investissement depuis 30 ans, et d'autre part, ne correspond plus à l'évolution de l'habitat et de l'emploi dans notre région. Ce débat public doit d'abord être, au-delà des débats relatifs aux tracés, l'occasion d'affirmer cette urgence des liaisons banlieue à banlieue.

Ce besoin est particulièrement urgent dans la zone dense de l'agglomération, en première couronne ; à cet égard, le principe de relier les lignes de métro ou leurs prolongements ainsi que les principales

gares RER de première couronne demeure pleinement d'actualité.

Pour cela, le projet Arc Express nous semble globalement bien répondre aux besoins du cœur de l'agglomération parisienne et de l'ensemble du fonctionnement des transports de la Région Île-de-France.

Ce besoin est très urgent pour l'Est parisien et nous ne pouvons satisfaire d'une priorité accordée aux arcs Sud et Nord d'Arc Express.

Un arc prioritaire est nécessaire pour desservir l'agglomération la plus peuplée d'Île-de-France (Est Ensemble) et l'ensemble de l'Est parisien.

# Bagnolet, une ville en mouvement au cœur de l'Est parisien

**Bagnolet a l'ambition de renforcer son caractère de ville moderne et populaire, au cœur de la métropole :**

## Une ville moderne : une ville en développement

Une ville du XXI<sup>e</sup> siècle, un « territoire intelligent », qui aide toutes les personnes à prendre leur place dans la société en pleine mutation.

Une ville qui favorise l'essor économique pour soutenir le développement social local et l'emploi, notamment des jeunes.

Cela nécessite de créer toutes les conditions en matière d'urbanisme afin de pouvoir créer et accueillir les dynamiques économiques contemporaines, notamment celles qui auront des retombées importantes pour le territoire local et ses habitants.

Bagnolet est active dans la dynamique du « cœur d'agglomération », qui entend lutter contre le développement anarchique des zones péri-urbaines (sources de dégradation du cadre de vie), et concourir à la réduction des temps de déplacements « domicile-travail » (soutien au développement des transports en commun).

## Une ville populaire : mixité et cohésion

Bagnolet est une ville en développement qui entend poursuivre sa dynamique. Dans le cadre de cette dynamique, il est fondamental de maintenir et conforter la mixité sociale dans la ville. Chacun doit pouvoir y trouver, y conserver sa place dans des conditions de vie quotidienne dignes et de qualité. Les décisions, les choix, la mise en œuvre des projets et des actions dans les domaines du logement, des équipements, des transports, du cadre de vie, doivent se

prendre systématiquement au regard de cette volonté de garantir les conditions d'une mixité sociale et heureuse, agréable pour soi et respectueuse de l'autre.

## Une ville humaine et populaire qui coopère au cœur de la métropole

Bagnolet est une ville humaine et populaire, de la Seine-Saint-Denis, aux portes de Paris, fondée par l'accueil de générations successives de travailleurs et de familles venues des quatre coins du monde qui ont apporté à la ville sa dynamique sociale, politique, économique, démographique et culturelle.

Bagnolet dispose d'une forte identité qui est un atout dans la dynamique globale de la métropole parisienne et dans la nouvelle intercommunalité « Est Ensemble ».

Bagnolet, depuis des décennies, est un carrefour de l'Est parisien notamment avec la création du pôle Gallieni et le prolongement de la ligne 3 du métro, Bagnolet est aujourd'hui l'une des villes fondatrices, historiquement et politiquement, d'« Est-Ensemble » qui regroupe les villes de Bagnolet, Bobigny, Bondy, Les Lilas, Montreuil, Noisy-le-Sec, Pantin, le Pré-Saint-Gervais et Romainville.

« Est-Ensemble » est la plus importante communauté d'agglomération de la région Île-de-France avec un fort potentiel de développement économique sur deux secteurs :

- axe RN3/canal de l'Ourcq ;
- pôle Bagnolet/Montreuil, des franges du Périphérique jusqu'à La Noue et aux Hauts de Montreuil.

## L'axe de développement Gallieni La Noue

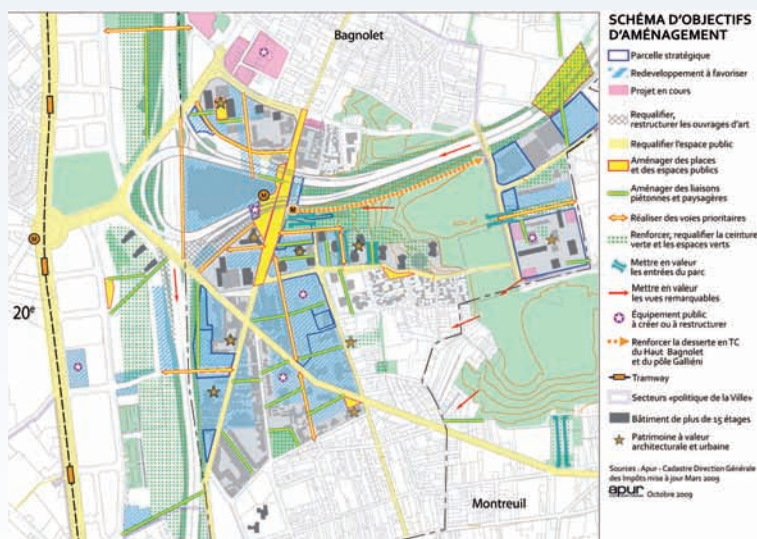
Le long de l'autoroute A3, branché à Paris, au boulevard périphérique, et au Pôle Gallieni, l'axe Gallieni/La Noue est clairement le lieu où l'avenir de Bagnolet et les enjeux métropolitains se rencontrent.

Si le Schéma Directeur de la Région Île-de-France identifie ce secteur, en lien avec Montreuil, comme un pôle économique au rayonnement international, les emprises foncières ne sont toutefois pas considérables. Il convient par conséquent de combiner intensification (en mobilisant des emprises foncières privées et publiques pour une nouvelle phase de développement) et extension (en incluant dans le pôle Gallieni le secteur de La Noue, autour de l'autoroute A3).

L'enjeu pour ce quartier d'importance métropolitaine est donc de permettre une nouvelle étape de développement mêlant parc central, renforcement de l'animation et de l'intensité urbaine, complément apporté aux transports collectifs avec pour objectif d'améliorer la qualité de vie des habitants et de dynamiser l'économie. Le parc constitue un atout de ce secteur dont le lien avec son environnement urbain doit être renforcé.

Le lien principal de ce secteur réside toutefois dans le projet de métro-câble : ce lien entre Gallieni et La Noue en

transports en commun est à la fois une condition de développement pour le « haut-gnolet » et une amélioration déterminante pour la qualité de vie des habitants et salariés et leur accès au transport public.



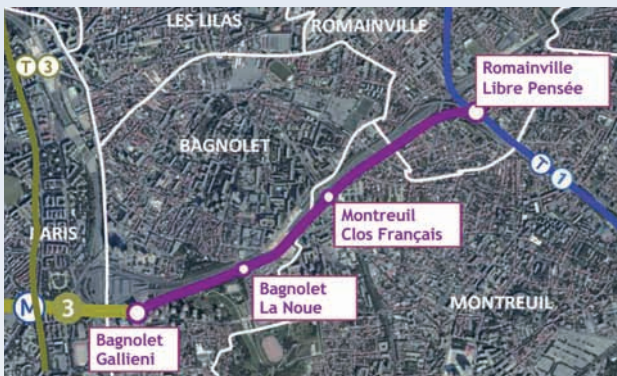
## Le métro-câble

### Une nouvelle liaison de transport qui fait métropole.

Relier les territoires, mailler le réseau de transport, dynamiser les quartiers et être un catalyseur pour les projets de développement urbain : la nouvelle liaison de transport proposée par la ville de Bagnole dans le cadre de l'appel à initiative Paris Métropole est un projet solidaire, qui fédère les habitants et quartiers traversés, et s'inscrit dans une démarche partenariale au sein de la communauté d'agglomération nouvellement créée Est Ensemble.

D'une longueur de 2.3 kilomètres, la future liaison relie le pôle économique et multimodal de Bagnole – Gallieni

Les études d'opportunité menées de mai à septembre 2010 ont conclu sur la pertinence de la mise en œuvre sur cette liaison d'un innovant système de transport tracté par câble, adapté aux contraintes topographiques du secteur traversé, et dont le design s'apparente à celui d'un mini-métro. Ce mode de transport pourrait s'insérer le long de l'autoroute A3.



Une nouvelle liaison de TC entre Bagnole - Gallieni (Métro Ligne 3) et Romainville - Libre Pensée (Tramway T1 dès 2016/2017)

(terminus de la ligne 3 du métro) au futur prolongement du tramway T1 à Romainville – Libre Pensée, en desservant les quartiers en cours de rénovation urbaine de La Noue et des Malassis (Bagnole), ainsi que La Noue, Le Clos Français (Montreuil). La création de ce nouvel axe répond aux orientations définies dans le cadre du Projet d'Aménagement et de Développement Durable élaboré par la Ville en 2010.



Mandalay Bay Tram, Las Vegas (source : SYSTRA Conseil)

Le projet, dont l'investissement s'élèverait de 35 à 60 M€, pourrait être réalisé en deux phases si nécessaire :

- une première phase d'une longueur de 650 mètres entre Gallieni et le quartier de La Noue, qui fait l'objet d'une importante opération de développement urbain ;
- un prolongement de la ligne jusqu'à la station « Libre Pensée » du tramway T1, à Romainville (sur 1 650 mètres environ), dans un second temps.

## Un maillage cohérent de transports sur l'Est parisien

L'Est parisien se caractérise, et en particulier le territoire de la Communauté d'Agglomération Est Ensemble, par une desserte en métro limitée à l'immédiate première couronne, avec des terminus à la Mairie des Lilas (ligne 11), à Gallieni (ligne 3) et à la mairie de Montreuil (ligne 9) ; la seule ligne ayant un terminus en seconde couronne étant la ligne 5 à Bobigny-Préfecture. Les prolongements prévus de la ligne 11 et de la ligne 9, ainsi que le Métrocable, qui vient prolonger la ligne 3, viennent compléter ce maillage radial et irriguer plus profondément l'Est parisien.

Le maillage circulaire assurant les liaisons de banlieue à banlieue est en revanche très défaillant sur Est Ensemble ; seul le RER E y répond très partiellement par une de ses branches. Certes, deux projets en rocade existent (le prolongement du Tramway n° 1 de Noisy-le-Sec vers Romainville puis Montreuil et le prolongement du Tramway n° 3 sur les Maréchaux, actuellement en cours de travaux) mais il s'agit de lignes de tramway, donc de moyens de transports de

surface assurant clairement une fonction de cabotage et non de transport régional rapide.

Entre les deux, des besoins de déplacements toujours en rocade pourraient être satisfaits aux travers de la création de nouvelles lignes de bus avec une fréquence et une amplitude significatives qui rendent les transports en commun attractifs. Bien que le projet ne fasse actuellement l'objet que d'un débat sur l'opportunité et les caractéristiques principale de la rocade dans son ensemble, le projet Arc express porté par le Conseil Régional d'Île-de-France et le STIF nous paraît la réponse adaptée à la desserte du cœur de la métropole de la petite couronne de Paris, tout en constituant enfin un moyen efficace de liaison de banlieue à banlieue.

Une telle liaison de première couronne est parfaitement complémentaire avec une ligne de grande couronne desservant notamment le grand ensemble en difficulté de Clichy-Montfermeil et le reliant au Sud à Marne-la-Vallée/Noisy-le-Grand et au Nord au complexe aéroportuaire/Le Bourget.

## Les objectifs pour une rocade de transport

- Le renforcement des transports en commun au cœur de métropole pour sauvegarder l'environnement (diminution des déplacements motorisés et compacité de l'agglomération), améliorer les conditions de vie des habitants et favoriser le développement économique et urbain.
- La complémentarité au Nord Est entre une desserte de première couronne (reliant la Plaine Saint-Denis, les villes d'Est Ensemble et Val-de-Fontenay) et une desserte de grande couronne (reliant Le Bourget, Clichy-Montfermeil et Marne-la-Vallée).
- L'urgence de ces deux rocades, dans un Est parisien à la fois en grande mutation et en grande précarité.
- La cohérence avec la position des collectivités voisines, notamment Plaine Commune (passage à la Mairie d'Aubervilliers et aux deux gares de la Plaine-Stade de France du RER B et D) et le Département du Val-de-Marne (passage à Val de Fontenay).
- Une vraie logique de maillage de première couronne, complémentaire avec les métros et RER existants et les projets de transports structurants, venant desservir les centralités du territoire.
- Une complémentarité entre une nouvelle infrastructure « lourde » et le maillage « fin », assurée par les tramways et les bus.
- L'intégration de ces projets dans une réflexion globale de déplacements, dans le cadre de révision du PDU d'Île-de-France.
- La connexion de la nouvelle infrastructure avec les lignes de métros, existante, ligne 5 ou en projet de prolongement (lignes 11, 3 *via* le métrocâble, et 9).
- Une desserte prioritaire des grands ensembles et quartier de la politique de la ville, en cohérence avec une agglomération Est Ensemble basée sur des valeurs de solidarité et une volonté de réduire les coupures, à la fois socio-économiques et géographiques (enclavement territorial et ruptures topographiques).
- Une infrastructure cohérente avec les enjeux métropolitains et favorisant les grands projets de développement urbain de l'Est parisien, que ce soit en première couronne avec les projets de la Plaine Saint-

Denis, d'Est Ensemble et de Val de Fontenay ou en grande couronne avec les pôles du Bourget-Roissy et de Marne-la-Vallée - Descartes ; pour l'agglomération Est Ensemble, le projet d'infrastructure doit contribuer aux grandes aires de développement : les portes de Paris, les territoires de l'Ourcq (RN3 – Canal) et l'axe Bagnole-Montreuil (des portes de Montreuil et Bagnole jusqu'à La Noue et les Hauts de Montreuil).

Les projets dits lourds, en particulier, nécessiteront pour leur réalisation jusqu'à plus de 15 ans. L'amélioration de la vie quotidienne de nos habitants dans leurs déplacements, appelle la mobilisation d'investissements sans attendre. Cela est vrai tant en terme de régularité de service, d'un meilleur fonctionnement des interconnexions, de qualité de service que d'amélioration de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et cela pour tous les modes de transports.

La mise en œuvre du projet « Arc et Express » et la détermination du choix face aux variantes proposées, doit être l'occasion d'un large débat avec les populations concernées.

L'ensemble des projets proposés au niveau de l'Île-de-France doit se faire dans le cadre de l'évolution d'une tarification qui ne soit plus un frein majeur à l'usage des transports en commun y compris pour les populations les plus défavorisées et ceci avec un renforcement de l'intermodalité prenant en compte notamment les liaisons douces.

Cette évolution significative et nécessaire devra être mise en œuvre dans le cadre d'une gouvernance qui doit demeurer de la seule compétence du STIF et des collectivités territoriales.

