

Novembre 2010

LIVRY-GARGAN



Trait d'union des pôles de Roissy et de Marne-la-Vallée, Livry-Gargan (42 000 habitants) occupe une place stratégique dans la « dorsale est » de l'agglomération parisienne. Riche d'une qualité de vie liée à la dominante de l'habitat pavillonnaire et de petits collectifs, aux 64 hectares d'espaces verts et à une culture de la proximité, notre commune entend s'affirmer, à l'échelle du Grand Paris, comme un espace de transition privilégié entre ville et nature.

Alain Calmat
Maire, ancien ministre

MAIRIE DE LIVRY-GARGAN

Hôtel de Ville

3, place François Mitterrand
93891 Livry-Gargan Cedex

Bruno Lotti,

directeur de cabinet adjoint

Tél. : 01 41 70 88 00

Fax : 01 43 30 28 43

grand.paris@ville-de-livry-gargan.fr

LA PORTE D'ENTRÉE EST DU GRAND PARIS

Partie-prenante de la dynamique du Grand Paris, Livry-Gargan entend se saisir du débat public pour réaffirmer un certain nombre de principes :

- 1) **le métro automatique offre l'opportunité d'un rattrapage historique** en matière d'infrastructures de transports pour le secteur nord est de la Seine-Saint-Denis. Il constitue un réel levier de désenclavement pour des communes telles que Livry-Gargan, Clichy-sous-Bois ou Montfermeil, restées à l'écart des modes lourds en transports collectifs ;
- 2) **une gare à Livry-Gargan, c'est une question d'équité territoriale** pour la Seine-Saint-Denis, de cohérence dans les pratiques de déplacement avec la grande couronne, comme d'amélioration du niveau de desserte communal ;
- 3) **Arc Express et le métro automatique ne sont pas concurrents** mais complémentaires car l'un complète le maillage existant et l'autre désenclave un ensemble de territoires non-desservis ;
- 4) **le Grand Paris modifie en profondeur la logique des déplacements** sur le secteur. Tout projet de transport conçu antérieurement doit tenir compte de cette nouvelle donne et faire l'objet d'un réexamen attentif ;
- 5) avec près de 60 000 véhicules/jours, **l'ex-RN3 conditionne les fonctionnalités des territoires qu'elle traverse**. Le maintien de l'organisation en 2X2 voies de circulation VP sur l'axe représente un préalable non-négociable à tout projet de transports collectifs ;
- 6) **Livry-Gargan entend participer au rééquilibrage des pôles d'excellence** entre l'est et l'ouest parisien par une réalisation ambitieuse autour de l'enjeu sport-santé.

Livry-Gargan, un maillon métropolitain à valeur ajoutée urbaine et environnementale, au cœur de la « dorsale est ».

1. Oui au projet de métro automatique

La ville de Livry-Gargan exprime son intérêt pour le principe d'un système de transport à très haute qualité de service, visant à connecter les pôles de développement aux bassins de vie. Il est, en effet, nécessaire de renforcer les mobilités à l'échelle de l'agglomération parisienne et particulièrement dans la partie nord-est de la Seine-Saint-Denis. La commune se réjouit de voir posée en actes l'ambition d'une desserte en profondeur de la « dorsale est » de la région capitale, restée à l'écart des modes lourds en transports collectifs depuis trop longtemps. **Le projet de métro du Grand Paris offre de réelles perspectives de rattrapage** pour la population d'une commune

telle que Livry-Gargan dont la majeure partie de la population subit actuellement des temps de parcours en transports en commun vers les pôles métropolitains d'emploi, de formation, de santé ou de culture très pénalisants, comparables à ceux des habitants de Clichy-sous-Bois, Coubron, Montfermeil et Vaujours.

2. Livry-Gargan ne doit pas rester à quai

L'effet de levier escompté suppose toutefois de réunir un certain nombre de conditions. **La venue du métro automatique doit pouvoir entraîner une amélioration conséquente du niveau de desserte locale.** En effet, Livry-Gargan (42 000 habitants) n'est desservie par les modes lourds de transports collectifs – ligne B du RER et Tram-Train T4 – que sur ses franges. La ville de Livry-Gargan entend donc se saisir du débat public pour réaffirmer l'opportunité d'un point d'arrêt du futur métro automatique sur son territoire, de nature à offrir, tant aux usagers résidents qu'aux abondants flux de circulation provenant de la Seine-et-Marne, une alternative crédible au recours à un véhicule personnel. La démultiplication des points d'arrêts est contraire au maintien d'une vitesse commerciale adaptée, mais leur répartition ne saurait se faire au détriment de la Seine-Saint-Denis, qui ne comprend, à ce stade du projet, que neuf stations envisagées sur son territoire, contre treize pour la médiane

LA DORSALE EST

La transformation du secteur est de la Seine-Saint-Denis s'inscrit dans la perspective de redonner une identité qualifiante à un territoire figurant parmi les plus emblématiques de l'agglomération parisienne. L'incorporation de ce périmètre d'une superficie de 50 km² au futur réseau de transport du Grand Paris annonce ainsi l'émergence de pratiques urbaines nouvelles susceptibles de révéler une vitalité sous-jacente jusqu'ici insuffisamment ressentie. La structuration d'une coulée verte d'envergure métropolitaine tirant partie d'une position charnière entre la zone dense - consommatrice - et la zone éparse - productrice - doit constituer l'élément moteur de ce renouveau.





parisienne et dix pour le département des Hauts-de-Seine. Une équité dans la localisation et l'espace des points d'arrêts est nécessaire et justifie la revendication d'une gare à Livry-Gargan.

3. Arc Express et métro automatique : des projets complémentaires, mais pas substituables

Les premières esquisses de tracés relatifs à la « portion est » du projet Arc Express semblent privilégier une desserte du centre du département de la Seine-Saint-Denis. Arc Express ne concerne donc pas Livry-Gargan et ses communes environnantes, à ce stade de réflexions. Il n'apporte qu'une réponse très lointaine aux enjeux liés à la desserte de la « dorsale est ». Sans nier l'opportunité d'un maillage circulaire des lignes radiales en zone dense, le tracé en cours de réflexion ne saurait donc en aucune manière se substituer au projet de métro automatique. **Les deux infrastructures, parce qu'elles répondent à deux logiques de mobilité différentes, n'entrent pas en concurrence.** Elles se complètent, offrant l'occasion d'un rattrapage historique pour la Seine-Saint-Denis, en matière de développement des transports collectifs.

4. Le Grand Paris : une nouvelle donne pour notre territoire en matière de déplacements

Le projet de métro automatique et la réflexion globale autour du futur Grand Paris apportent des éléments nouveaux et modifient en profondeur les perspectives de déplacements dans les territoires des communes de la « dorsale est » de la Seine-Saint-Denis. Alors que l'organisation du réseau actuel et ses projets éventuels de développement n'avaient à ce jour été conçus que dans la perspective d'un rabattement vers les lignes B et E du RER, le projet de métro automatique offre une prise

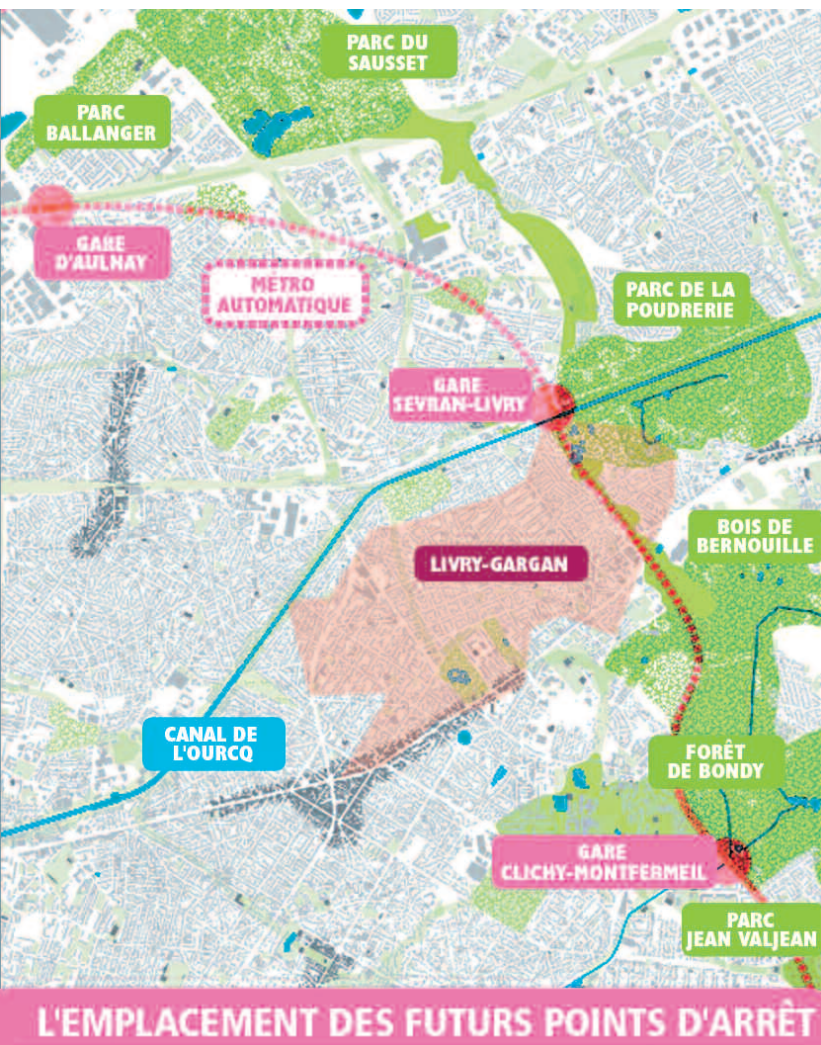
directe avec l'ensemble du réseau magistral. Tous les projets de transports conçus antérieurement, mais non encore engagés à ce jour, doivent donc être réexaminés et faire l'objet d'arbitrages, à la lumière de cette nouvelle donne. **C'est le cas du projet de débranchement du T4, dont la fonction de rabattement sur une ligne de rabattement en fourche, n'apporte, en comparaison au métro automatique, qu'une réponse insatisfaisante au besoin légitime de désenclavement des communes de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil.** Les conditions de faisabilité techniques n'étant pas à ce jour avérées (insertion du Tram-Train dans le bourg ancien de la commune de Montfermeil, traversée « en baïonnette » du carrefour Chanzy sur l'ex-RN3, débranchement sur le boulevard Gutenberg ou à la gare de Gargan), la ville de Livry-Gargan entend poser en termes clairs l'intérêt effectif de poursuivre ce projet, tel qu'il a été arrêté par le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF). Elle rappelle qu'elle récuse formellement les tracés 3 et 4, tout en déplorant que les tracés alternatifs acceptables par elle – comme le tracé 1 qui aurait permis aux usagers du centre-ville de rejoindre plus facilement la ligne B du RER – aient été écartés prématurément avant le lancement des études de faisabilité. Les conséquences de ces choix font prendre beaucoup de retard à ce projet de débranchement, amenuisant l'argument de sa meilleure temporalité, tandis que le projet de métro automatique a permis l'émergence de réponses plus globales et plus pertinentes en matière de désenclavement pour l'ensemble du secteur et en particulier pour le plateau de Clichy-sous-Bois/Montfermeil. Il n'est par conséquent pas illégitime, en période d'argent public rare, de s'interroger sur l'opportunité de poursuivre un débranchement complexe, susceptible de n'apporter que des réponses limitées et aléatoires à un enjeu pourtant bien réel.



5. L'ex RN3 : une ligne de vie du Grand Paris

Enfermée dans ses limites naturelles que sont le canal de l'Ourcq au nord et le plateau de Clichy-Montfermeil au sud, Livry-Gargan a pour seul axe de respiration l'ex-RN3. Ancienne route vers l'Allemagne, celle-ci constitue l'une des voies structurantes de l'agglomération parisienne et remplit encore aujourd'hui une importante fonction de transit vers la capitale. Pas moins de 60 000 véhicules traversent quotidiennement Livry-Gargan, soit l'équivalent des voies sur berges parisiennes, dans un contexte urbain toutefois moins adapté à l'absorption d'un tel niveau de trafic. Dès

lors, **le maintien des capacités de circulation sur l'ex-RN3 revêt pour Livry-Gargan un intérêt vital**, dont doit tenir compte l'ensemble des projets d'infrastructures, qu'il s'agisse du projet de métro automatique, d'Arc Express, de l'éventuel débranchement du T4, ou encore de la ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) sous maîtrise d'ouvrage du Conseil général de la Seine-Saint-Denis. C'est pourquoi, tout en réaffirmant sa volonté de promouvoir et de développer l'utilisation des transports en commun, la ville de Livry-Gargan fera preuve d'une extrême attention quant aux impacts sur la circulation résultant de ces mêmes projets. Compte tenu du niveau de maillage actuel et, même si tous les projets envisagés voyaient à terme le jour, l'accroissement de la part modale des déplacements collectifs ne peut réussir, en limite de la première et de la deuxième couronne, que par l'amélioration quantitative et qualitative de l'offre et non par la réalisation d'aménagements dissuasifs. Le maintien du gabarit à 2 x 2 voies accessibles aux véhicules individuels pour l'ex RN3, dans la totalité de son linéaire traversant la commune de Livry-Gargan, est donc pour la ville un impératif non négociable.



6. Des atouts considérables en matière d'urbanisme et de qualité environnementale

Au-delà de l'importance du développement d'un réseau de transports enfin performant pour toute la « dorsale est » de la Seine-Saint-Denis, la ville de **Livry-Gargan souhaite réaffirmer**, dans le cadre de la démarche de contrat de développement territorial regroupant, à l'initiative de l'État, les communes d'Aulnay-sous-Bois, Clichy-sous-Bois, Livry-Gargan, Montfermeil et Sevrans, **sa vocation d'espace de respiration urbaine**, au cœur d'une zone dense que les pouvoirs publics souhaitent encore densifier. L'urbanisme existant à Livry-Gargan, ses espaces verts actuels et son potentiel naturel, offrent toute légitimité à cette ambition environnementale, à la « porte d'entrée est » du Grand Paris. Cette ambition pourrait être confortée par le développement d'un pôle d'activités de dimension métropolitaine pour l'est parisien, dédié à la pratique du sport, en lien avec la santé, la nature et le bien-être.