

# CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

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

Décembre 2010



## Arc Express pour un maillage efficace du réseau en proche banlieue Est

Le bas Montreuil, en limite de Paris et de Vincennes, est desservi par la ligne 9 du métro et, à proximité, par la ligne 1 et le RER A. Les autres quartiers de Montreuil ne sont desservis que par des bus souvent bondés, irréguliers et peu fréquents aux heures creuses, quand il y en a, et chers (zone 3). Ce sont ces quartiers qui abritent des cités sensibles. Ce sont ces quartiers qui souffrent d'un fort déficit d'emploi.

La réalisation du barreau Est d'Arc Express permettrait de désenclaver ces quartiers et d'y attirer des emplois, ainsi que dans les quartiers voisins similaires de Bagnolet, Romainville, Noisy-le-Sec et Rosny-sous-Bois.

**AMUTC**

BP2

93101 Montreuil Cedex

[www.AMUTC.fr](http://www.AMUTC.fr)

[AMUTC@laposte.net](mailto:AMUTC@laposte.net)

## AMUTC

Association Montreuilloise des Usagers des Transports Collectifs

## Maillage et bouclage :

### Un réseau performant en proche banlieue Est

Au nom des usagers des transports de l'Est parisien, l'AMUTC soutient le projet Arc Express.

Elle demande que le segment Est soit réalisé en continuité avec les arcs nord et sud proposés par la Région. Pour l'AMUTC, **la rocade doit être bouclée** afin d'assurer le plus grand nombre de correspondances. Ainsi maillé, le réseau assurera la meilleure desserte et la meilleure qualité de service aux usagers. Il convient donc d'achever les prolongements de lignes qui viendront en correspondance avec cette rocade.

Ainsi, la réalisation d'Arc Express constituera un acte concret de rééquilibrage du développement régional vers l'Est. Cet arc

doit passer par Val de Fontenay, qui a vocation à devenir l'un des principaux pôles d'échanges de la région, avec le croisement des lignes RER A et E et avec les prolongations de la ligne 1 du métro et du tram T1.

L'AMUTC propose qu'il desserve le plateau des 6 communes afin de désenclaver les quartiers d'habitat social et d'y favoriser la création d'emplois et d'équipements publics. C'est également l'opportunité de mettre en réseau plusieurs établissements hospitaliers de l'Est parisien.

**À l'Est, Arc Express peut assurer la connexion des lignes RER A et E, de métro 1, 3, 5, 7, 9 et 11 ainsi que le tram T1 et la tangentielle Nord.**

## Mailler le réseau pour offrir plus de services et plus de choix

Le maillage du réseau parisien offre la meilleure qualité de service par la liberté de parcours qu'il permet. **L'AMUTC demande qu'un maillage comparable soit étendu à l'ensemble de la petite couronne jusqu'à la rocade Arc Express**

**et aux stations de RER situées à proximité**, afin de multiplier les correspondances et de renforcer l'interconnexion entre le réseau rapide (RER et Arc Express) et le réseau fin de cabotage (métro).

**Pour Montreuil**, ce réseau comprendrait les prolongements du tram T1 et de la ligne 11 (études en cours) et des lignes 9, 1, et 3 du métro. L'AMUTC propose de donner la priorité à la ligne de métro 9 dont le prolongement de 1 km entre la mairie de Montreuil et l'hôpital intercommunal offrirait, pour un faible coût et avec deux stations, une très forte amélioration du maillage grâce aux corres-

pondances avec les projets en cours (tram T1 et ligne 11), à l'étude (Arc Express) ou à lancer (ligne 3).

**Pour Arc Express**, le choix d'un tracé proche de Paris s'impose pour que les lignes de métro puissent lui être raccordées dans des conditions économiques réalistes. Un vrai maillage est incompatible avec un tracé trop éloigné.

## Boucler la rocade Arc Express

Une rocade bouclée est la forme de maillage la plus efficace : elle multiplie les possibilités pour les usagers en permettant des correspondances avec toutes les lignes radiales (métro et RER). Se limiter à deux arcs discontinus conduirait à perdre la quasi-totalité de ces avantages en créant quatre terminus, culs de sac nécessitant un changement qui pénaliserait durement le confort des usagers et les temps de trajets.

Cette proposition de phasage constitue le défaut principal du projet Arc Express dans sa présentation initiale. L'ensemble du projet devra certes être réalisé sur plusieurs années, mais dans le cadre d'un échéancier visant à limiter

les coûts d'investissement (continuité des travaux) et à livrer les différents arcs dans un calendrier favorisant la maximisation des services rendus.

**C'est pourquoi l'AMUTC soutient l'initiative de la Région qui a proposé, le 15 novembre 2010, de procéder au bouclage de la rocade Arc Express.**

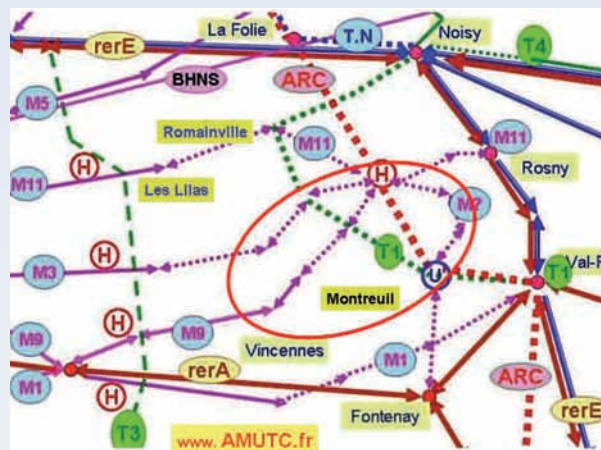
L'AMUTC soutient également la proposition d'un gabarit standard et du roulement fer pour Arc Express, qui garantirait la meilleure comptabilité avec l'existant, l'économie d'exploitation, la capacité et le confort des passagers.

## Lancer rapidement l'Arc Est

L'AMUTC prend acte que les études permettent de lancer en priorité les arcs Sud (Orbival) et Nord. Il est important que ces arcs soient lancés aussi rapidement que possible. Il reste toutefois à définir comment terminer rapidement le bouclage d'Arc Express.

**L'AMUTC demande que la priorité soit donnée aux études de définition de l'Arc Est parce que :**

- le rééquilibrage de l'emploi vers l'Est suppose la réalisation rapide d'infrastructures ferrées comparables à celles qui existent dans la proche banlieue ouest et qui ont permis son développement économique ;
- la réalisation d'une ville durable et compacte passe par une densification raisonnable d'une partie de la petite couronne. Il existe à Montreuil de réelles possibilités qui ont été reconnues par le Conseil régional et pour lesquelles Arc Express constituerait un point d'appui très important ;
- la proche banlieue Ouest est déjà très bien desservie par la rocade de tram T2 et par les 3 lignes SNCF de Versailles rive droite, rive gauche et Chantiers (lignes en partie en rocade) ;



- la simple justice implique que les investissements n'aillent pas en priorité vers les zones déjà les plus favorisées, mais contribuent aussi à désenclaver les cités d'habitat social particulièrement nombreuses le long du tracé probable d'Arc Express entre Bobigny-La Folie et Fontenay-sous-Bois.

**L'AMUTC partage les analyses qui mettent l'accent sur la nécessité de ce tronçon d'Arc Express.**

## Pourquoi choisir le tracé Bobigny La Folie - Val de Fontenay ?

Ce tracé est direct, nettement plus court et moins cher que les variantes proposées et surtout plus utile.

**Il permet un maillage optimal du réseau** avec le plus grand nombre de correspondances :

- Val-de-Fontenay : RER E et A, ligne 1, Tram T1. Pôle de développement majeur de l'Est parisien ;
- Les Ruffins : Tram T1, prolongement de la ligne 3. Parc Montreuil. Pôle scolaire et universitaire ;
- Hôpital Intercommunal : ligne 9, ligne 11, ligne 3.

Hôpital. Pôle urbain majeur du plateau ;

- Bobigny la Folie : ligne 5, tangentielle Nord, développement du pôle économique de l'axe RN3.

**Il est plus utile que l'utilisation des voies du RER E entre Val de Fontenay et Noisy-le-Sec**, tracé qui traverserait des secteurs déjà desservis, sans désenclaver les cités des hauts quartiers de Fontenay, Rosny, Montreuil, Noisy-le-Sec et Romainville. En outre il n'est pas évident de faire rouler sur une même voie des RER et un métro automatique en rocade.

Il est moins cher qu'un tracé plus à l'Est par Bondy et Villemomble, qui serait plus long, desservirait une zone au potentiel limité (carrières) et serait incompatible avec un mail-

lage efficace. Il est souhaitable d'améliorer la desserte de ce secteur, mais sans remettre en cause le maillage du réseau et le bouclage d'Arc express.

## Les deux projets sont complémentaires Vers une liaison Roissy-Orly par Val de Fontenay

La société du Grand Paris veut à juste titre créer une liaison directe entre les deux grands aéroports et mieux les intégrer au réseau de transport. Elle propose pour cela de prolonger la ligne 14 du métro à la fois vers le sud et vers le nord, faisant plus que doubler sa longueur.

Outre son coût très élevé, cette solution présente de graves inconvénients puisqu'il s'agit d'un métro de petit gabarit et sur pneu (incompatible avec le RER et le métro classique) avec de très nombreux arrêts quasiment obligés. Sur une telle distance c'est à l'évidence une desserte de type RER avec des liaisons directes ou semi-directes qui est la mieux appropriée.

Le 15 novembre 2010, le Conseil Régional a proposé d'arrêter le prolongement de la ligne 14 à la station Pleyel et d'y prévoir une correspondance avec CDG Express. Ainsi, les deux aéroports seraient reliés de manière plus rapide et plus efficace, mais pas directement (obligation de changer à Pleyel).

La création d'une gare TGV à l'aéroport d'Orly permettra par ailleurs une liaison TGV avec Roissy via Marne-la-Vallée. Il s'agira d'un trajet vraiment direct mais sur un tracé plus long, qui ne desservira pas les territoires traversés. Cette liaison répond probablement aux besoins des voyageurs

en transit, ce qui la justifie, mais elle ne constitue pas une réponse adaptée aux demandes des autres usagers.

**C'est pourquoi l'AMUTC propose de relier les deux aéroports par une liaison directe de type RER passant par Val de Fontenay.**

Cette liaison utiliserait CDG Express jusqu'à Aulnay, puis rejoindrait Rosny selon un tracé parallèle au tram T4 pour utiliser ensuite les emprises ferroviaires qui existent déjà entre Rosny et Orly. Deux arguments principaux justifient cette proposition :

- cette desserte est de nature à favoriser réellement le développement économique de l'Est Parisien en le faisant profiter de la proximité des deux aéroports et en valorisant les opportunités foncières qui existent le long de ce tracé ;
- ce tracé est le plus court, le plus rapide et le plus économique à réaliser, pour l'essentiel en aérien compte tenu des emprises ferroviaires existantes.

Cette proposition reprend pour l'essentiel le projet de ligne entre Le Bourget et Orly sur les emprises de la grande ceinture que vient de proposer l'Atelier International du Grand Paris.

### Supplément technique :

## Comment rendre les deux projets complémentaires ?

Les deux projets se rejoignent pour l'essentiel. Le tracé d'Arc Express est en grande partie couvert par celui de la ligne rouge ainsi que, au nord, par la ligne verte du Réseau de transport public du Grand Paris.

Mais ces projets relèvent de deux conceptions différentes : Arc Express vise une desserte fine et bien maillée des territoires avec des stations proches (1 à 1,5 km) et le Grand Paris choisit pour objectif des liaisons rapides entre les pôles avec des stations plus espacées (env. 4 km). Or, le projet du Grand Paris envisage de créer, en plus des omnibus, des trains express qui ne s'arrêteraient pas partout. Ceci impose, pour permettre les dépassements, de prévoir quatre voies dans les gares ou certaines portions de ligne. Pour rapprocher les deux projets, pourquoi ne pas reprendre les trajets de la ligne rouge et celle de la ligne verte au nord en y implantant des stations rapprochées de l'Arc Express. Les gares étant systématiquement pourvues de quatre voies pour permettre la desserte rapide du Grand Paris avec des trains express et une desserte fine type Arc Express avec des trains omnibus.

Les économies ainsi gagnées permettraient de réaliser la double rocade demandée par les élus de l'Est parisien : la branche Est de l'Arc Express *via* Val-de-Fontenay et la branche Est du Grand Paris par Descartes, Montfermeil et Clichy-sous-Bois.

Reste le choix du gabarit, un gabarit large permettant d'envisager la nuit une desserte fret des pôles d'activité, de manière à réduire les nuisances produites par le trafic routier. Si la ligne bleue du projet du Grand Paris devait reprendre le type de roulement (sur pneu) et le faible gabarit de la ligne 14, qui en constitue la partie centrale dans la traversée, on voit mal comment elle pourrait s'intégrer au système ainsi décrit.

## Lettre au père Noël

Cher Père Noël, fais que nos édiles décisionnaires mettent leur ego au fond de leur poche et suivent la sagesse qui ressort des débats et propositions citoyens.

Que l'on arrive à ce qui est évident aux yeux de tous les Franciliens et Franciliennes, une fusion des deux projets Arc Express et Grand Paris pour qu'ils se complètent.

Que le gabarit choisi soit compatible avec une utilisation fret pour ravitailler de nuit les centres urbains créés autour des gares.

Que la boucle soit bouclée rapidement autour de Paris pour désaturer le réseau intra muros.

Que la préoccupation principale soit le maillage des transports lourds en couronne de Paris avec une articulation intelligente de tous les autres projets et qu'aucun de ceux-là ne soit sacrifié au profit d'une vision pharaonique du Grand Paris.

Pour les usagers de Montreuil et d'ailleurs, l'AMUTC

# Un objectif essentiel : rapprocher les logements des emplois et des équipements publics

Le moyen le plus efficace et le plus économique pour résoudre la question des transports en commun consiste à réduire les contraintes imposées aux habitants obligés à de longs déplacements pour aller au travail ou pour accéder à certains équipements.

Dans le cas de Montreuil et des villes voisines, cela passe par un effort particulier d'implantation d'emplois, notamment dans les quartiers qui en manquent le plus, précisément ceux qui sont aujourd'hui mal desservis (hauts de Montreuil) et qui disposent d'importantes opportunités foncières. L'arc Est d'Arc Express sera l'outil le plus efficace pour la création de ces emplois.

Cela suppose une politique régionale de construction de logements, là où ils font le plus défaut, notamment à Paris et dans les Hauts-de-Seine (autour de la Défense). Le réseau de transports proposé doit servir une volonté d'aménagement qui est première. Jusqu'à quand faudra-t-il investir des dizaines de milliards d'euros et supporter des coûts d'exploitation croissants, simplement parce que l'on n'arrive pas à rapprocher emplois et logements ? La volonté de rééquilibrage de l'emploi vers l'Est ne ressort pas clairement des deux projets soumis au débat public.



## : des transports collectifs en réseau



AMUTC : projet de réseau en petite couronne Est (à planifier)

H = Hôpitaux

U = Centre universitaire

Montreuil, grande ville de 100 000 habitants, souffre d'une fracture entre « le Bas », 2/3 de la population desservie par 3 stations de la ligne 9 du métro, et « le Haut » qui

représente les 2/3 de sa superficie avec une potentialité de développement importante et urgente.

Créée par les Conseils de quartier de Montreuil pour défendre les demandes des usagers dans le domaine des transports, l'AMUTC milite pour développer les transports collectifs, en particulier dans le nord et l'est de la ville, ainsi que sur l'ensemble du plateau des cinq communes voisines afin de :

- 1/ désenclaver ce secteur intercommunal et le développer grâce à un véritable réseau de trams et métros en lien avec les infrastructures franciliennes des RER et Arc Express ;
- 2/ dans l'attente, améliorer le service des bus avec un fonctionnement optimisé, régulier et humain, en particulier la desserte de l'hôpital intercommunal (9 villes) ;
- 3/ obtenir une équité tarifaire qui mette fin à la triple peine pour les moins fortunés : logements éloignés + temps et énergie gaspillés = transports plus coûteux !

Le gros de ses adhérents habite les quartiers du « haut Montreuil » : en raison de leur mauvaise desserte, ces quartiers ont accueilli de nombreuses cités d'habitat social et connaissent un grand déficit d'emploi. Ils partagent ces difficultés avec les hauts quartiers de Bagnolet, Romainville, Noisy-le-Sec, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois également excentrés et mal desservis.