



AMUTC - Contribution à l'enquête publique pour le PLU

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Nous vous remercions de l'écoute attentive que vous nous avez accordée lors de notre entrevue du 7 juillet et nous vous apportons ci-après, comme convenu, un certain nombre de précisions sur la position de notre association sur le projet de PLU de Montreuil.

1. Présentation de l'AMUTC

Issue de la réunion des conseils de quartiers notamment du haut Montreuil, l'AMUTC **milite pour développer les transports collectifs**, en particulier dans le nord et l'est de la ville, également sur l'ensemble du plateau des sept communes afin de :

- Désenclaver et développer ce secteur intercommunal grâce à **un véritable réseau** de trams et métros, en lien avec les infrastructures franciliennes actuelles et futures (RER et Arc Express).
- Dans l'attente, et ce dès cette année, **améliorer le service des bus** avec un fonctionnement optimisé et régulier, avec des conditions humaines, en particulier la desserte de l'hôpital intercommunal.
- Obtenir **une zone tarifaire unique** mettant fin à la triple peine pour le haut Montreuil : logements éloignés du travail et des services, temps et énergie gaspillés, transports plus coûteux.

Les objectifs de l'AMUTC sont détaillés dans les documents annexés, qui présentent notamment l'évolution souhaitée du réseau de transport dans le secteur (scénarii du futur montrant la réalisation par étapes d'un véritable réseau maillé).

L'AMUTC a acquis une forte audience à Montreuil par sa présence dans une majorité de conseils de quartiers, ses interventions régulières dans les réunions municipales ou régionales, les fêtes de quartier... Elle a réuni plus de 2 000 signatures en 2007 sur la problématique des transports, enquête qui sera reprise cet automne.

2. Sur la concertation dans l'élaboration du projet de PLU

Comme les conseils de quartiers et les nombreuses associations qui caractérisent Montreuil, l'AMUTC regrette de n'avoir pas été associée à la concertation sur le PLU.

Les adhérents de l'AMUTC ont néanmoins participé aux nombreuses réunions organisées sur le PADD, le PLU, l'Agenda 21, les Hauts de Montreuil, sans en être pleinement satisfaits.

D'une part parce que ces réunions ont, sauf exception, réuni peu de monde et n'ont pas donné lieu à un véritable débat, suite à une médiocre information auprès des montreuillois-es et faute de documents préparatoires écrits diffusés en temps opportun. La diffusion de diaporamas est utile, mais elle ne suffit pas.

D'autre part parce que les avis exprimés n'ont pas été suffisamment pris en compte. Par exemple les nombreuses demandes relatives à la prolongation de la ligne 9 du métro jusqu'à la Boissière (hôpital) ont permis d'inscrire à nouveau ce projet (c'est positif) mais jusqu'au tram uniquement (demi-mesure peu efficace qui laisse douter d'une prolongation complète).

De même les avis quasi unanimes sur la nécessité de réduire le stationnement sur les voies publiques, au profit des piétons, des vélos et des transports en commun, se traduisent dans le projet de PLU, paradoxalement, par une réduction des obligations de construire des places de stationnement sur les parcelles. L'inverse de ce qui est demandé par la plupart des intervenants.

Tout cela nous conduit à considérer que la concertation reste à réaliser pour une grande part de la population qui est restée tenue à l'écart et que le bilan qui en a été tiré, pour ceux qui ont participé, n'est pas entièrement fidèle.

3. L'impact des objectifs stratégiques du projet de PLU sur les transports

Les deux premiers objectifs stratégiques définis dans le PADD concernent particulièrement les transports.

Le premier est de répondre aux besoins en logements « en première couronne ». Cet objectif n'apparaît pas seulement comme le premier mais comme le principal objectif du PLU, qui prévoit à cette fin une forte densification de Montreuil (7 000 logements en dix ans). L'accent mis sur le logement **va aggraver fortement le besoin d'utiliser les transports pour aller travailler**. La création d'emplois, qui devrait être l'objectif principal, n'est pas citée parmi les objectifs stratégiques, ce qui est une erreur de méthode majeure ! Dans certaines cités, plus de 30% de jeunes restent sans emplois.

Il ne s'agit pas de nier les besoins en logements, qui sont très importants, mais de veiller à corriger les déséquilibres actuels, en construisant les logements **là où ils manquent le plus**, notamment à Paris et dans les Hauts-de-Seine. C'est pourquoi le schéma directeur (SDRIF) en instance d'approbation, après avoir analysé les déséquilibres en matière d'emploi, mettait l'accent sur la nécessité de développer un puissant pôle tertiaire sur Montreuil et Bagnolet. C'est le seul moyen de rapprocher domicile et travail. Or, le projet de PLU ignore ces dispositions du SDRIF consacrées spécifiquement à Montreuil.

« L'attractivité du haut Montreuil » constitue le second objectif, plus consensuel, mais **la question des transports n'y est pas traitée à sa juste place : la première**. Leur amélioration conditionne en effet l'implantation durable des emplois. La consistance du réseau (ligne 9 et Arc Express notamment) conditionne la réalisation de pôles réellement attractifs autour de l'hôpital et aux Ruffins. Le projet de PLU n'a pas identifié ces pôles, se limitant à un écoquartier qui remplit les vides le long du futur tracé du tram.

4. Comment le projet de PLU prend-t-il en compte les projets du STIF sur le territoire de Montreuil ?

Les décisions en matière d'infrastructures lourdes de transport ne dépendent pas de la commune. Mais ces décisions ont un impact très fort sur l'aménagement de la commune. Le projet de PLU doit appeler ces projets et tenir compte de leur calendrier de réalisation, dans la mesure où l'arrivée des nouvelles lignes ferrées constitue un élément essentiel pour promouvoir la création d'emplois dans les nouvelles zones desservies et pour implanter les équipements d'intérêt communal ou intercommunal.

4.1 Insuffisante prise en compte des projets actuels

Le projet de PLU prend en compte les projets de tram T1 et de prolongation de la ligne 11 sous la forme du projet d'écoquartier « les Hauts de Montreuil ». Il ne tient en revanche pas compte du projet de prolongation de la ligne 9 ni du passage probable de la branche Est du projet de métro automatique « Arc Express » porté par la région. La prolongation de la ligne 9 est citée en pointillé, mais sans que le projet en tire aucune conséquence pour l'aménagement d'un pôle urbain à la Boissière, autour de l'hôpital intercommunal. De même, le potentiel d'Arc Express comme élément moteur venant renforcer ce pôle « hôpital » et comme support d'un nouveau pôle « Ruffins » est totalement ignoré.

Compte tenu de l'horizon du PLU, qui va de 10 à 20 ans, il est important de définir dès aujourd'hui une stratégie qui optimisera, le moment venu, l'impact sur l'aménagement urbain de l'arrivée de ces nouvelles lignes, dont la réalisation n'est pas encore programmée mais pourrait être plus proche que l'on ne croit.

4.2 La question des calendriers

A ce jour, il n'est pas raisonnable de prévoir une mise en service du tram avant 2017 et de la prolongation de la ligne 11 avant 2019. Or la ville s'est engagée dans la convention d'équilibre 2009-2013 à construire 3 500 logements et le projet de PLU prévoit de reconduire cette convention pour 2014-2019. Ainsi plusieurs milliers de logements seraient livrés dans le haut Montreuil avant l'arrivée des nouvelles lignes. Cela ne manquerait pas d'aggraver des conditions de transport déjà difficiles, voire d'augmenter des tensions sociales déjà perceptibles.

4.3 La localisation des équipements importants

Le projet de PLU prévoit de localiser dans le haut Montreuil des équipements importants comme le conservatoire national de botanique, la médiathèque principale de Montreuil et un parc aquatique. Ces équipements semblent avoir été placés sur la carte en fonction des opportunités foncières, sans tenir compte de leur accessibilité par l'ensemble des montreuillois et, le cas échéant, par des usagers

intercommunaux ou régionaux. Le tram ne saurait constituer une desserte suffisante, notamment pour les montreuillois puisqu'il relie Romainville à Fontenay-sous-Bois et non le haut et le bas Montreuil.

5. Pourquoi le projet de PLU ne favorise-t-il pas l'amélioration des transports en commun ?

Même si la ville n'a pas de pouvoir de décision en matière de bus, de tram ou de métro, la municipalité peut et doit inscrire ses orientations politiques dans le PLU afin de contribuer à l'amélioration des transports en commun de plusieurs manières.

5.1 Pour une vision prospective et volontariste d'un réseau ferré maillé cohérent

L'AMUTC souhaite que la ville s'engage plus fortement en faveur des transports en commun, notamment en soutenant les propositions visant à desservir Montreuil par un réseau ferré comparable à celui qui caractérise les arrondissements parisiens.

La prolongation du tram T1 et la prolongation de la ligne de métro 11 constituent des avancées, qui appellent beaucoup de vigilance eu égard aux risques de retard ou de remise en cause. Mais leur intérêt est limité du point de vue montreuillois : elles ne font que traverser Montreuil et n'améliorent qu'à la marge les liaisons entre quartiers.

Pour l'AMUTC, l'objectif principal reste **la prolongation de la ligne 9 du métro** : la coupure entre le haut et le bas Montreuil perdurera tant qu'elle ne sera pas réalisée. C'est aussi le seul moyen d'assurer un maillage efficace avec les nouvelles lignes T1 et M11. Il ne s'agit pas d'une proposition alternative : **la prolongation de la ligne 9 est le complément nécessaire et incontournable des prolongations de la ligne 11 et du tram**, qui ne prendront toute leur efficacité qu'avec ce maillage.

Le passage d'Arc Express par le haut Montreuil constitue également un objectif essentiel, en complétant le maillage des lignes de métro et du tram avec une infrastructure de niveau régional. La desserte du haut Montreuil et de l'ensemble de la ville serait fortement améliorée, avec la fin de l'obligation de traverser Paris pour les trajets de banlieue à banlieue. De plus, elle serait une voie structurante pour l'agglomération Est Ensemble, et pour le département avec la liaison entre les deux hôpitaux, l'intercommunal et Avicenne, sans citer Tenon et Robert Debré...

L'AMUTC soutient aussi la prolongation de la ligne 1 du métro (qui tangente Montreuil) jusqu'à Val de Fontenay et la prolongation de la ligne 3 de Gallieni jusqu'à la Noue et jusqu'à l'hôpital, dans un tracé qui devra être précisé dans l'optique d'un maillage renforcé (de type arrondissement parisien : une correspondance toutes les 3 ou 4 stations).

Ces propositions sont illustrées dans les scénarii présentés en annexe, selon un échéancier raisonnable.

Aussi, souhaitons-nous que le projet de PLU **intègre clairement ces objectifs de constitution d'un réseau maillé** articulé autour de nouveaux pôles majeurs (hôpital et Ruffins), en intégrant les étapes de calendrier entre les différents projets. Il appartient à la ville de Montreuil de se concerter avec les villes voisines pour définir des objectifs communs susceptibles d'être défendus efficacement auprès du Conseil Général et du Conseil Régional.*

5.2 Faciliter la circulation des bus

Il est frappant que le projet de PLU n'évoque à aucun moment la nécessité de faciliter la circulation des bus, dont la régularité et la fréquence sont perturbées par des difficultés récurrentes, parfois sur des villes voisines mais aussi à Montreuil. Cela se fait au détriment des usagers, coûte cher à la collectivité et incite parfois à choisir l'utilisation de la voiture.

Nous attachons une importance particulière au bus 301, censé être « mobilien », qui dessert notamment l'hôpital (premier employeur sur le haut Montreuil, personnels à horaires décalés). Il est important d'élargir rapidement ses horaires et d'améliorer sa fréquence. Des aménagements sont nécessaires Boulevard de la Boissière pour limiter le stationnement sauvage et fluidifier la circulation des bus. Or le projet de PLU ne prévoit rien de tel. Il risque au contraire de rendre la circulation plus difficile. Qu'en sera-t-il avec la ZAC Acacia-Boissière ?

De plus, le remplacement de la bretelle A186 par un boulevard urbain dont le gabarit pourrait être limité et dont le débouché sur l'A3 n'est pas assuré risque, à terme, de renvoyer sur les voies annexes existantes et sur le boulevard de la Boissière une partie du trafic qui emprunte aujourd'hui la bretelle. Surtout, il menace l'accès et la facilité d'approvisionnement des commerçants, artisans et entreprises, en particulier de la zone économique de la rue de Rosny. Il convient d'apporter l'assurance d'une desserte fluide.

L'AMUTC souhaite que le projet de PLU prenne en compte ce risque et donne des indications sur les solutions envisagées pour empêcher qu'il devienne la réalité de demain.

La réduction des normes de stationnement que prévoit le projet de PLU pour les nouvelles constructions nous inquiète également. Nous sommes naturellement partisans de privilégier l'utilisation des transports en commun en ville, mais nous savons que la possession d'un véhicule restera encore, et pour beaucoup, une nécessité pendant des décennies. C'est en améliorant les transports en commun que l'on réduira l'utilisation de la voiture en ville, mais non sous la forme d'une contrainte qui ne dit pas son nom (impossibilité concrète de trouver où stationner) qui restera inefficace.

L'AMUTC propose en conséquence de distinguer la possession d'un véhicule (qui devrait augmenter si le niveau de vie des montreuillois s'améliore comme on peut le souhaiter) et son usage (qui devrait diminuer si le réseau de transports en commun s'améliore vraiment). Cela conduirait à augmenter les normes de réalisation de parking dans les constructions nouvelles de logements, y compris sociaux (le POS actuel est critiquable sur ce point, même si une modulation est justifiée). Cela nous conduit surtout à préconiser l'ouverture de parcs publics dans les secteurs où le stationnement est le plus difficile (bas Montreuil, Boissière où les boxes actuels sont très grands consommateurs d'espace).

L'aménagement de la rue de Paris est emblématique à cet égard : principal accès sur Paris, cette voie est embouteillée en permanence et aucun bus n'y circule. Sa réhabilitation, qui passe par une forte réduction du stationnement sur chaussée, permettrait de relier certaines lignes de bus au tram T3 qui sera mis en service en 2012. Elle devrait être conduite en liaison avec le grand projet urbain de la ville de Paris. Le projet de PLU manque d'ambition à cet égard.

5.3 Vers un réseau de bus plus performant

Avec la fin du réaménagement du pôle voyageurs de la mairie de Montreuil, l'arrivée en 2012 du tram T3 Porte de Montreuil et la création programmée de 8 nouvelles stations (M9 et 11 + T1) dans le cadre des prolongations de lignes, il est nécessaire de réfléchir à l'adaptation du réseau de bus.

L'AMUTC propose que cette réflexion, qui n'apparaît pas dans le projet de PLU, soit axée sur l'amélioration des liaisons entre les quartiers de Montreuil en complément du réseau ferré et en tenant compte de l'évolution de ce réseau. Cela pourrait conduire à repenser la structure du réseau actuel en étoile, trop centré sur les deux stations de métro existantes : mairie de Montreuil et Croix de Chavaux.

Cette réflexion permettrait aussi de recenser les difficultés qui perturbent aujourd'hui la circulation des bus et de mettre au point des actions pouvant être mises en œuvre rapidement dans le cadre du PLU (notamment dans le domaine du stationnement et des couloirs réservés).

o

Nous vous remercions pour l'attention que vous portez à cette argumentation, peut-être un peu longue, mais la question des transports est essentielle dans le domaine de l'aménagement et il nous semble, en définitive, qu'elle n'a été traitée ni suffisamment, ni convenablement dans l'actuel projet de PLU.

Restant à votre disposition pour tous compléments ou éclaircissements qui vous paraîtraient nécessaires, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de nos sentiments distingués.

Alain Fabre, président de l'AMUTC
Montreuil, le 16 juillet 2010

* A cet égard il manque dans le projet de PLU une présentation des coopérations envisagées (et nécessaires) avec les communes voisines qui partagent certains territoires :

- Bagnolet (cité sensible de la Noue à cheval sur les deux villes, parc des Guilands, prolongation de la ligne 3)
- Paris (grand projet urbain de la porte de Montreuil, couverture du périphérique, déménagement du marché aux puces)
- Rosny-sous-Bois (ZAC des Acacias, prolongation de la ligne de métro 11)
- Romainville (extension de l'écoquartier ouest, jonction de la future avenue urbaine avec l'autoroute A3)
- Fontenay-sous-Bois (gare multimodale de Fontenay, prolongation du tram T1, prolongation de la ligne 1 du métro, articulation avec la desserte de la partie Est de Montreuil, branche Est d'Arc Express)
- Agglomération Est Ensemble (programmation du réseau de transports rapides, tracé d'Arc Express, développement économique, mise en réseau des hôpitaux de l'Est parisien)