



Communiqué adressé aux formations politiques de Montreuil, en vue du débat « Transports » inscrit au Conseil municipal du 16 décembre 2010 .

Il fait suite au projet de Cahier d'acteurs de la Ville, destiné aux débats publics organisés par les CPDP d'Arc Express et du grand Paris.

Le cahier édité par l'AMUTC est joint à ce document.

Arc Express : soyons clairs, soyons offensifs, restons unis !

La direction municipale propose que le Conseil municipal du 16 décembre approuve le soutien par la ville de Montreuil du projet Arc Express sous la forme « d'une desserte en rocade, complète et bouclée, multipliant les connexions avec les lignes de transports existantes et à venir, qui passe par Val de Fontenay ».

L'AMUTC est entièrement d'accord avec cette position, qu'elle défend depuis longtemps

Mais, l'AMUTC **demande que la position de la ville soit clarifiée et complétée** afin qu'elle ait des chances d'être prise en compte dans les débats publics qui sont en cours et qui s'achèveront à la fin du mois de janvier 2011:

1/ Le problème principal de la ville de Montreuil est la coupure entre le bas Montreuil, desservi par la ligne 9 du métro, et le reste de la commune où les usagers payent plus cher pour des transports plus longs, irréguliers et insuffisants. Il faut rappeler que **prolongement de la ligne 9 du métro, au moins jusqu'à l'hôpital intercommunal**, est la seule réponse efficace à ce problème et doit être réalisé dans la foulée des prolongements du tram T1 (correspondance Aristide Briand) et de la ligne 11 (correspondance à l'hôpital) dont il constitue le complément indispensable (maillage du réseau).

Cette priorité a été exprimée avec vigueur par les habitants. Elle doit être soulignée avec force.

2/ La ville ne peut se limiter à prendre acte de l'existence de trois tracés « à étudier » :

- La proposition du Conseil Général, qui rejoint Noisy-le-Grand Mont d'Est en passant par Villemomble et Neuilly-sur-Marne. Il s'agit d'une radiale éloignée de la philosophie du projet Arc Express, même si ce territoire nécessite également des transports efficaces.

Elle délaisse complètement Montreuil. Elle ne dessert pas Val de Fontenay, pôle essentiel de l'Est parisien. Elle s'oppose aux propositions cohérentes puissamment défendues par les nombreuses communes regroupées dans les associations ORBIVAL et ACTEP. De plus, elle est très proche de l'arc « Grand Est » du Grand Paris, accepté par la région, qui passe par Noisy-le-Grand Descartes.

- La proposition de dernière minute du STIF (15 novembre) qui desservirait le Bel Air, la Mairie de Montreuil puis la Noue avant de rejoindre Pantin. Ce tracé serait mirifique s'il desservait réellement Bel Air (voir la carte du STIF) et La Noue, mais il n'est absolument pas crédible car trop proche de Paris. Il assure un maillage moins efficace du réseau puisque qu'aucune correspondance n'est prévue avec le tram T1. Avec un tel tracé, on peut également dire adieu à la prolongation de la ligne 9.

- Un tracé intermédiaire proposé par la municipalité de Montreuil, desservant le Morillon, le fort de Rosny, Branly puis l'Hôpital intercommunal. Séduisant, ce tracé est peu crédible dans sa fonction de cabotage. De plus, il évite une connexion avec le tram T1 aux Ruffins, pôle de développement de Montreuil avec son IUT et le secteur des Murs à pêches.

3) Oui, Arc Express peut et doit passer par Montreuil !

Si le « tracé » passant par la mairie de Montreuil a très peu de chance d'être retenu, il reste possible de soutenir l'ACTEP et ORBIVAL pour obtenir le passage d'Arc Express par Val de Fontenay avec un tracé passant par les Ruffins et par l'hôpital avec le soutien des communes concernées : Fontenay-sous-Bois, Rosny-sous-Bois, Noisy-le-Sec, Romainville, Bobigny. Ce tracé direct est le plus rapide et le plus économique. C'est le plus juste socialement (désenclavement du plateau) et le plus efficace pour le maillage du réseau.

C'est pourquoi ***l'AMUTC propose qu'Arc express 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.*** Ainsi Arc Express assurerait 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.

Il nous semble important que le Conseil Municipal de Montreuil soutienne cette proposition et tienne compte des demandes des usagers.

3) Non, Arc Express et le tram T1 ne sont pas concurrents !

Certains craignent que le passage d'Arc Express par le haut Montreuil ne serve d'argument pour retarder, voire pour abandonner, le projet de prolongement du tram T1 qui a fait l'objet d'un très large accord lors du débat public de 2008. Cette crainte n'est pas fondée car ces projets sont radicalement différents.

D'abord par leur rôle : le tram T1 assure une fonction de cabotage et de desserte à faible distance, avec des stations rapprochées. Il assure une desserte fine du territoire, mais sa vitesse est réduite, peu adaptée aux longs trajets. Le métro automatique Arc Express vise au contraire une desserte rapide et à longue distance en faisant le tour complet de Paris, à quelques kilomètres du périphérique.

Sa fonction principale est de mailler le réseau par des correspondances avec les lignes radiales actuelles (RER) ou prévues (prolongements du métro). Ses stations sont beaucoup plus espacées (plus d'un kilomètre en moyenne).

Ensuite par leur calendrier. Le tram T1 est inscrit au plan de modernisation de la Région. Le débat public a été positif, les études sont en cours de finalisation et l'objectif est une mise en service en 2016.

Arc Express est aujourd'hui en débat. Le projet est contesté. Différents tracés sont proposés. Dans une hypothèse très optimiste, à l'Est les travaux commenceraient bien après la mise en service du tram

Une position claire, dans l'intérêt des habitants de Montreuil et des communes voisines

L'AMUTC a publié un cahier d'acteur qui démontre la cohérence de ses propositions.

Nous traduisons les demandes des usagers montreuillois, que nous représentons, mais nous prenons aussi en compte les besoins des communes voisines, qui sont très proches, en vue d'un réseau maillé efficace et économique desservant les 6 communes du plateau.

Il nous semble impossible que la Ville de Montreuil ne s'engage pas clairement, et avec force, dans ce débat, au risque d'abandonner le terrain aux élus qui défendent efficacement leur territoire, comme les collectivités réunies dans l'ACTEP et dans ORBIVAL, mais dont le souci premier n'est pas Montreuil !

Il n'est guère possible de croire que le tracé flou proposé par la Région, qui dessert la mairie de Montreuil ait la moindre chance de se réaliser dans un délai raisonnable. C'est en 2011 qu'il faut obtenir le passage d'Arc Express par Montreuil pour assurer la continuité des segments Sud et Nord de la rocade qui seront à l'évidence programmés.

C'est dans cet esprit que l'AMUTC demande aux élus du conseil municipal de prendre une position claire et de s'engager dans l'action en appelant les montreuillois à y participer.

A cette fin, nous proposons que « Tous Montreuil » consacre deux pages entières à la présentation des enjeux, et, qu'un appel soit lancé aux Montreuillois pour qu'ils participent aux débats organisés à Rosny et à Fontenay et pour qu'ils s'expriment sur Internet.