



UNE GAUCHE
QUI NOUS RESSEMBLE
ET NOUS RASSEMBLE

www.dominique-attia.fr

LES TRANSPORTS DE L'EST PARISIEN SACRIFIÉS !

Depuis plusieurs mois, la question des transports de banlieue à banlieue a été l'objet d'un bras de fer entre le gouvernement qui voulait imposer un tracé du Grand Paris au service des Centres d'affaires et des Pôles Bancaires et le projet Arc Express, porté par le conseil régional. Le projet d'un métro Arc Express en petite couronne a finalement été retenu, nous nous en félicitons.

Mais dans ce contexte, le Conseil général de Seine-Saint-Denis, avec Manuel Martinez, conseiller général du canton, vient de sortir du chapeau et sans aucune concertation, un tracé qui évite soigneusement Montreuil.

Le Conseiller général de Montreuil Ouest n'a pas défendu les intérêts de la population et des habitants de notre ville. Le tracé retenu coûtera plus cher, pour desservir moins d'usagers et moins d'entreprises.

Pourquoi ?

La réduction de la fracture territoriale, la liaison entre le haut et le bas Montreuil passent par la prolongation de la ligne 9 du métro jusqu'aux murs à pêches pour se connecter à la future ligne Arc-Express et au tramway T1.

Nous n'obtiendrons pas la prolongation de la ligne 9 s'il n'y a pas d'interconnexion.

Comment permettre dans ces conditions aux habitants de Montreuil de se rendre sur le Plateau ou bien de descendre vers le Bas Montreuil ?

Si l'on veut résoudre la fracture territoriale de notre ville, nous devons nous battre avec détermination pour exiger que les populations de ce département soient enfin respectées par le Conseil général.

Nous nous mobiliserons en ce sens à vos côtés. Nous nous engageons à agir avec toutes les forces, citoyens et associations qui le souhaitent pour obtenir qu'Arc Express passe à Montreuil.

Dominique Attia, Stephan Beltran, Murielle Bensaïd, conseillers municipaux

Dominique ATTIA - Daniel ROME contact@dominiqueattia.fr

Rencontre du mardi 1^{er} mars, organisée par l'AMUTC.

La question des transports est chargée de perspectives et de choix déterminants pour les populations et les territoires, non seulement en Ile de France, mais également dans l'ensemble du pays.

Cette question doit être dégagée de la conception concurrentielle des territoires portée par l'actuel gouvernement, au bénéfice des puissances financières.

Organiser le droit des citoyens à la mobilité implique un service public de transports, une politique tarifaire qui met à forte contribution financière les entreprises, pour que la part qui revient aux usagers soit minime. Se pose d'ailleurs la question de la gratuité même des transports en commun, considérant la mobilité des citoyens comme un droit fondamental. Cette question peut également faire l'objet d'un débat.

Cette question des transports pose également et surtout la réponse aux besoins, des salariés, des usagers, de se déplacer pour travailler, se distraire, se soigner... Donc tout projet puisqu'il concerne en premier lieu les usagers, ne peut être réfléchi, débattu, sans qu'au préalable la parole et l'opinion des habitants, des citoyens, des salariés de la région, de tous les acteurs économiques, culturelle, éducatifs, sportifs n'y soient associées.

En clair, à chaque sujet, la question le processus démocratique doit irriguer toute prise de décision.

Le débat, les prises de position actuelles sur le tracé défendu par le Conseil Général de la Seine Saint-Denis, échappe à cette nécessité démocratique.

Pour ma part, je considère que l'idéal serait de procéder à la réalisation des 2 tracés : le tracé direct et celui du CG 93. Ce serait un légitime et juste rattrapage de réaliser les deux tracés, permettant de rattraper les retards dont a été victime notre département en matière d'infrastructures de transports.

Cet investissement nécessaire pour l'avenir se heurte aux contraintes financières. C'est pourquoi, je privilégierai le tracé direct parce qu'il constitue une priorité. Pourquoi ?

- C'est le premier réseau périphérique proche en petite couronne qui se justifie par une zone dense de desserte en logements, en emplois.
- Parce qu'un bon maillage, réduit l'utilisation de la voiture
- A long terme, les transports publics sont moins coûteux que les transports individuels, parce qu'ils réduisent la facture énergétique et sociale
- La réduction du temps de trajet par les interconnexions réduit le stress et augmente la qualité de vie
- L'étalement urbain exige en contrepartie une très bonne politique en faveur du développement des transports en commun
- On ne comblera pas la fracture entre le haut et le bas Montreuil sans une liaison rapide de transport. D'où l'importance de la prolongation de la ligne 9 jusqu'aux Murs à Pêches. Cela reste possible à condition de créer une connexion avec arc express. Aujourd'hui les études travaillent davantage sur le maillage par interconnexion et non par des terminus sans interconnexion (ex : ligne 11 jusqu'à Bois Perrier à Rosny pour connexion avec arc express)
- Intérêt pour l'Est parisien : le tracé par Val de Fontenay/Rosny permet de desservir une zone dense d'environ 300 000 personnes contre 4 fois moins pour le tracé du CG 93 ; plus de pôles économiques (zones Rosny, Val de Fontenay, Le Perreux plus importante que Mont d'Est à Noisy le Grand). De plus, le tracé CG 93 est plus long de 2km et donc plus coûteux.