



Les Transports à Montreuil Grand Paris Express

Prolongement des lignes 9 – 11 – 3 - 1

Tram T1

Renforcement des lignes de bus

Le 17 avril 2012

les

ransports à Montreuil

Le prolongement des lignes

9

11

3

du tram T

1

Le renforcement des lignes de bus

**NOTRE
PRIORITÉ**



Le Comité des Citoyens montreuillois

Invite

19H30



À FAIRE LE POINT SUR LES QUESTIONS DE TRANSPORTS PUBLICS À MONTREUIL ET LES ENJEUX DU GRAND PARIS EXPRESS.

En présence de

Jean-Pierre BRARD

Député de la Seine-Saint-Denis

Réunion - Débat Salle Jean-Lurçat - Marché Croix de Chaux

AMÉLIORER LES TRANSPORTS À MONTREUIL

Comment répondre aux attentes des usagers confrontés à l'insuffisance des transports en commun ?

Comment sortir du cercle vicieux : l'ouest de l'Île de France, déjà privilégié en matière d'emploi et de transports, va bénéficier d'un effort massif en matière de transports dans le cadre du Grand Paris, au nom de la desserte des zones d'emplois (notamment la Défense). Ces zones vont encore se renforcer au détriment de Montreuil et de l'Est parisien, qui n'obtient que des miettes : une ligne «orange» en pointillé, mal définie et non financée.

Notre proposition : un vrai maillage des transports dans notre secteur, en mettant en correspondance la ligne 9 et la ligne 3 prolongées avec le tram T1, la ligne 11, la prolongation de la ligne 1 et le métro du grand Paris (ligne Orange) ainsi que le RER (A et E).

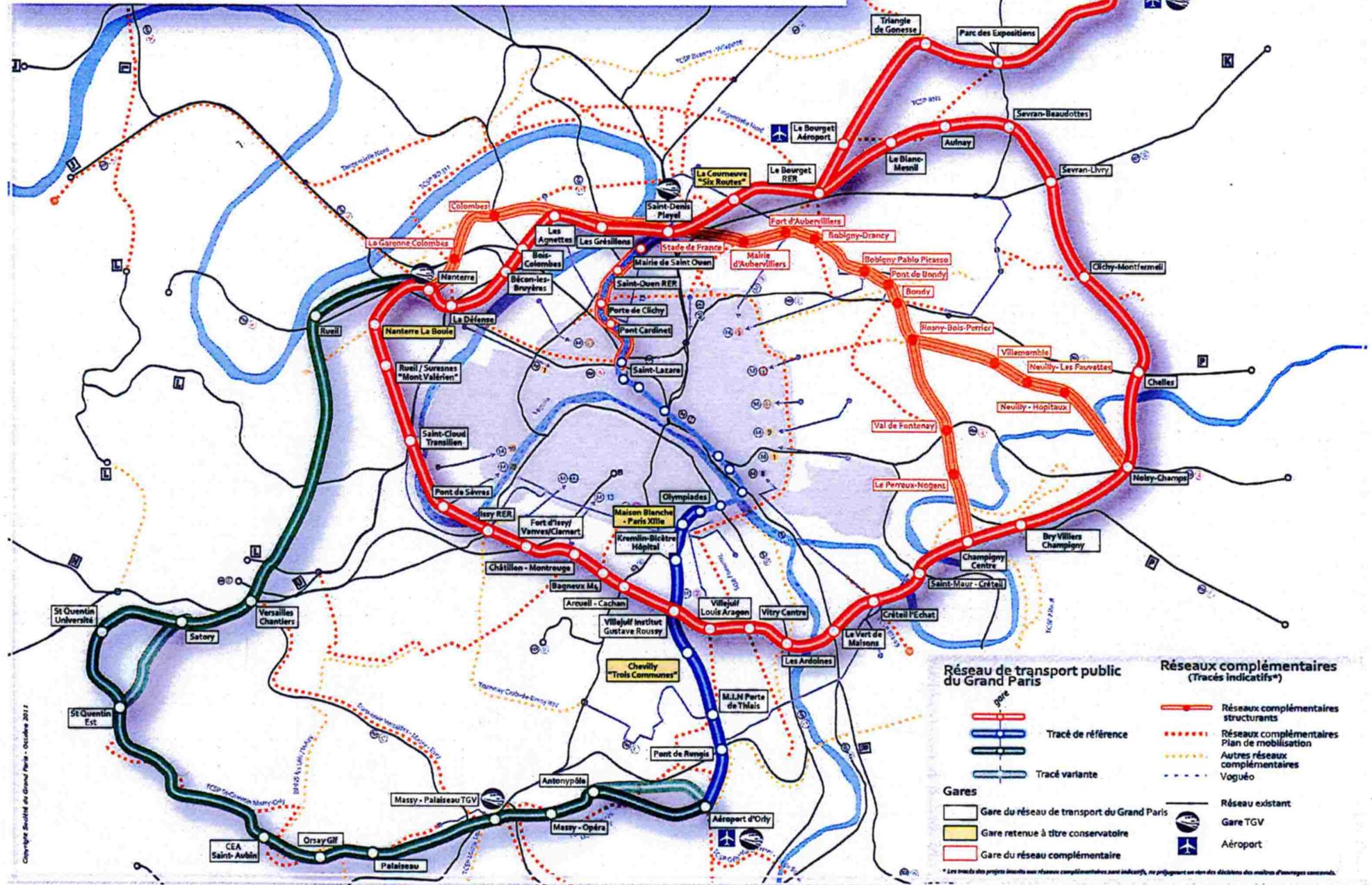


Initiative : Les Transports à Montreuil

Mardi 17 avril 2012

Documents :

Doc 1	Schéma d'ensemble du Grand Paris
Doc 2	Débat Public Arc Express Ugc-Rosny (Montreuil : rien !)
Doc 3	Les transports à Montreuil dans le projet Plu de Montreuil
Doc4	Note succincte sur le projet PLU de Montreuil
Doc 5	Contribution sur la prolongation de la ligne 11 du député Jean Pierre Brard
Doc 6	Recentralisation du pouvoir : Aménagement du territoire
Doc 7	 Documents AMUTC : adhésion, cahier d'acteurs



Réseau de transport public du Grand Paris

- Tracé de référence
- Tracé variante

- ### Gares
- Gare du réseau de transport du Grand Paris
 - Gare retenue à titre conservatoire
 - Gare du réseau complémentaire

Réseaux complémentaires (Tracés indicatifs)**

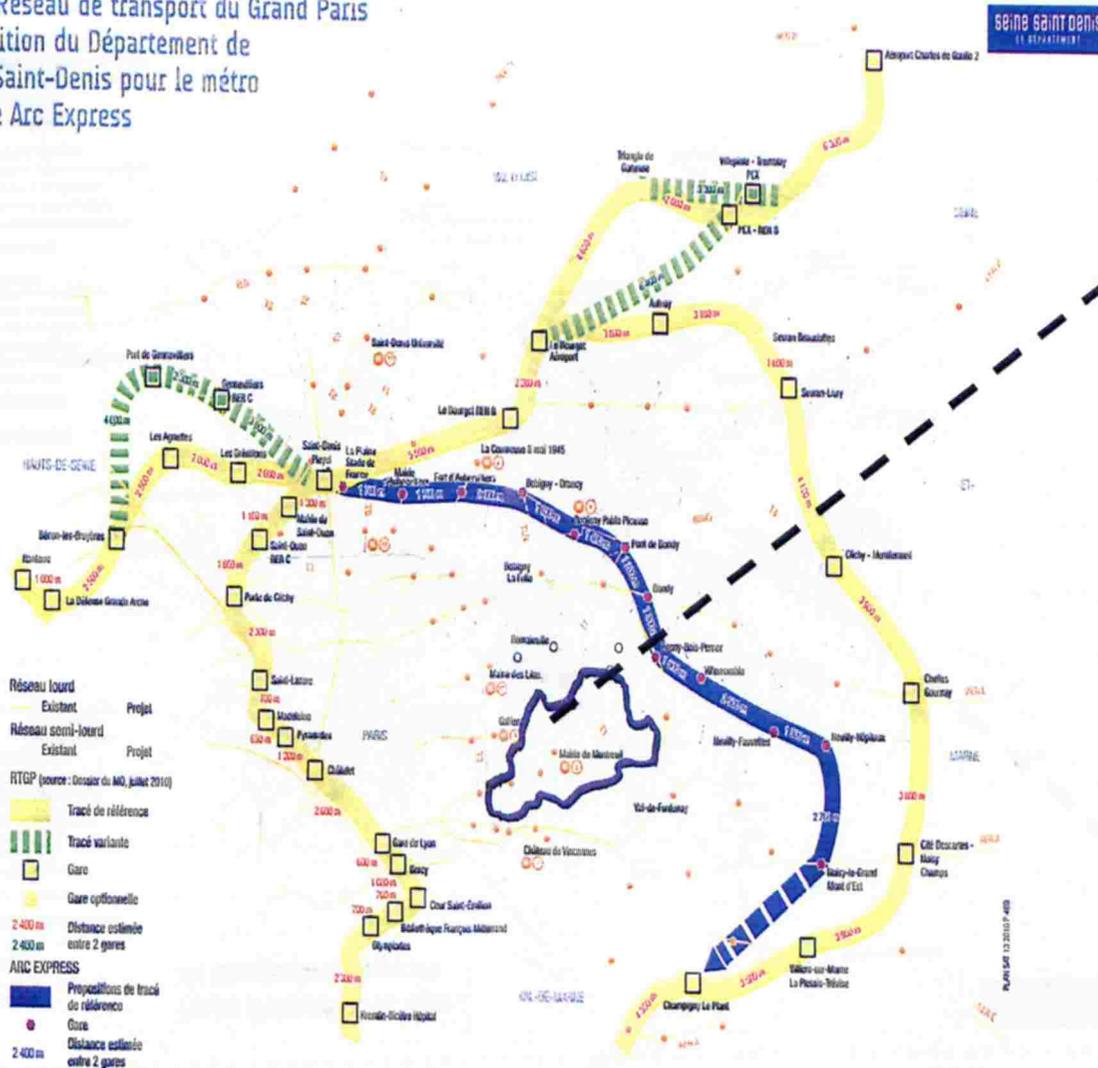
- Réseaux complémentaires structurants
- Réseaux complémentaires Plan de mobilisation
- Autres réseaux complémentaires
- Vogüéo

- ### Réseau existant
- Gare TGV
 - Aéroport

* Les tracés des projets inscrits sur réseaux complémentaires sont indicatifs, ne préjugent en rien des décisions des maîtres d'ouvrages concernés.

Mardi 17 avril 2012 Initiative : Les Transports à Montreuil

Tracé du Réseau de transport du Grand Paris
et proposition du Département de
la Seine-Saint-Denis pour le métro
en rocade Arc Express



Montreuil : rien !

Les tracés proposés par la région Ile-de-France ou le département de la Seine-Saint-Denis excluent Montreuil de la rocade Arc Express.

□ Le conseil général propose un tracé (gros trait bleu) qui laisserait Montreuil complètement à l'écart et qui ne correspond pas du tout à la philosophie d'Arc Express (tracé radial et non en rocade).

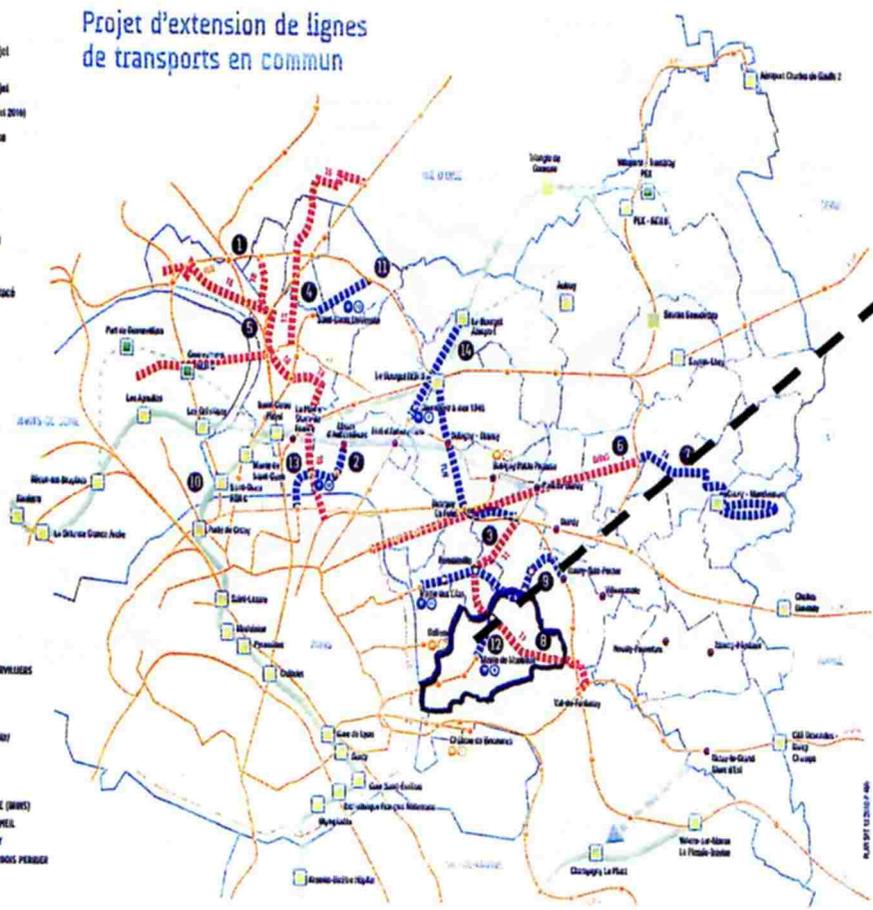
□ Le Président de la région soutient la proposition du conseil général. Le STIF a rendu publique une variante reliant Val de Fontenay à Pantin par la Mairie de Montreuil et Pantin, variante qui n'a aucune chance d'être réalisée dans un délai raisonnable car trop proche de Paris. Elle laisse de côté la quasi-totalité du haut Montreuil. Elle n'est pas défendue par le Conseil Général, qui ne l'évoque même pas

L'heure n'est pas à lancer des études mais à défendre avec force et détermination les intérêts des Montreuillois, qui sont aussi ceux de tous les habitants du plateau, qu'ils habitent à Montreuil, à Fontenay, à Rosny, à Noisy-le-Sec ou à Romainville.

Projet d'extension de lignes de transports en commun

seine saint denis
LE DÉPARTEMENT

- Réseau lourd
— Exist. ■■ ■■ Projet
- Réseau semi-lourd
— Exist. ■■ ■■ Projet
- RTGP (source : Dossier de ML, juillet 2014)
- Tracé de référence
Tracé alternatif
- Gare
Gare optionnelle
- 2 400 m
2 400 m
Distance estimée entre 2 gares
- ARC EXPRESS
Propositions de tracé de référence
Gare



LES PROJETS

> PHASE TRAVAIL

- 1 TANGENTE NORD
- 2 MÉTRO L3 : SAINT-DENIS/SANCTI-SPIRITUS (PROLONGEMENT GARE/BOBIGNY)
- 3 TRAMWAY T1 : LES COURTES
- 4 TRAMWAY T5 : SAINT-DEJES
- 5 TRAMWAY T9 : SAINT-DENIS/EPINAY VILLENEUVE

> PHASE ETUDE

- 6 BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHS)
- 7 TRAMWAY T1 : CLICHY/MONTEAIGNE
- 8 TRAMWAY T1 : VAL-DE-FONTENAY
- 9 MÉTRO L3 : BOBIGNY-SANCTI-SPIRITUS PERIPHERIE
- 10 MÉTRO L14 : SAINT-DENIS

> PHASE PROJET

- 11 MÉTRO L3 : STAINS
- 12 MÉTRO L3 : MONTAIGNE PIERRE À PIERRES
- 13 TRAMWAY T1 : SUD VERS GARE REIN ENVALEES
- 14 MÉTRO L7 : LE BOUQUET AEROPORT

Nos propositions, pour les Montreuillois !

Dans l'immédiat le plus urgent est de sauver le tram T1 dont la réalisation risque d'être reportée aux calendes car la nouvelle municipalité de Noisy-le-Sec s'oppose au tracé prévu. Cette opposition avait bloqué le projet de 2001 à 2008. Il faut agir pour éviter de nouveaux retards.

Les Montreuillois attendent aussi le prolongement de la ligne 9 jusqu'à l'hôpital, en correspondance avec le tram T1 (Aristide Briand) et à l'Hôpital avec le prolongement de la ligne 11 dont la mise en service est prévue en 2019.

Dans le cadre du débat public en cours sur Arc Express, nous soutenons le tracé le plus direct et le plus efficace par le nombre de correspondances et par le territoire desservi : le tracé défendu par Orbival et par l'ACTEP, qui passe par Val de Fontenay et va ensuite vers Bobigny et vers St Denis, en correspondance avec le tram T1 aux Ruffins et avec la ligne 11 et la ligne 9 à l'hôpital.

Les transports dans le projet de PLU de Montreuil

Une bonne desserte en transports en commun mais un réseau incomplet

Un réseau de transports en commun étoffé mais produisant des inégalités territoriales

La ville de Montreuil est relativement bien desservie par les transports en commun, qui constituent un réseau dense et fortement sollicité par les résidents. Montreuil bénéficie de la desserte de :

— La ligne 9 du métro avec trois stations à Montreuil (Robespierre, Croix de Chavaux et Mairie de Montreuil) et une station en limite avec Paris (Porte de Montreuil). 48 000 personnes au total empruntent quotidiennement cette ligne dans les trois stations de métro de Montreuil.

— Un important réseau de bus qui comptabilise en moyenne 107 000 voyages par jour, avec 13 lignes au total et plus de 160 arrêts :

- | | |
|--|--|
| — La ligne 318, Romainville Les Chantaloups – Château de Vincennes ; | Métro lignes 1 et 3 |
| — La ligne 102, Gambetta – Gare Rosny Bois Perrier ; | Métro ligne 3 RER E |
| — La ligne 122, Galliéni – Val de Fontenay ; | Métro ligne 3 RER A et E |
| — La ligne 127, Croix de Chavaux – Neuilly-sur-Marne Ile-de-France ; | Pas de correspondances (sauf 9) |
| — La ligne 121, Mairie de Montreuil – Mairie de Villemomble ; | Pas de correspondances (sauf 9) |
| — La ligne 129, Mairie de Montreuil – Porte des Lilas ; | Métro lignes 3 bis et 11 |
| — La ligne 322, Bobigny Pablo Picasso – Mairie de Montreuil ; | Métro ligne 5 |
| — La ligne 301, Bobigny Pablo Picasso – Gare de Val de Fontenay ; | Métro ligne 5, RER E et A |
| — La ligne 118, Eglise de Rosny – Château de Vincennes ; | Métro ligne 1 (ne dessert pas Montreuil) |
| — La ligne 115, Porte des Lilas – Château de Vincennes ; | Métro ligne 1 et 11 |
| — La ligne 124, Château de Vincennes – Val de Fontenay ; | Ne dessert pas Montreuil |
| — La ligne 215, Porte de Montreuil – Vincennes RER – République. | Métro ligne 9 RER A |
| — La ligne 545, Noisy-le-Sec - Louise Michel - Bagnolet | RER E |

Parmi elles, sept lignes de bus convergent vers le centre ville.

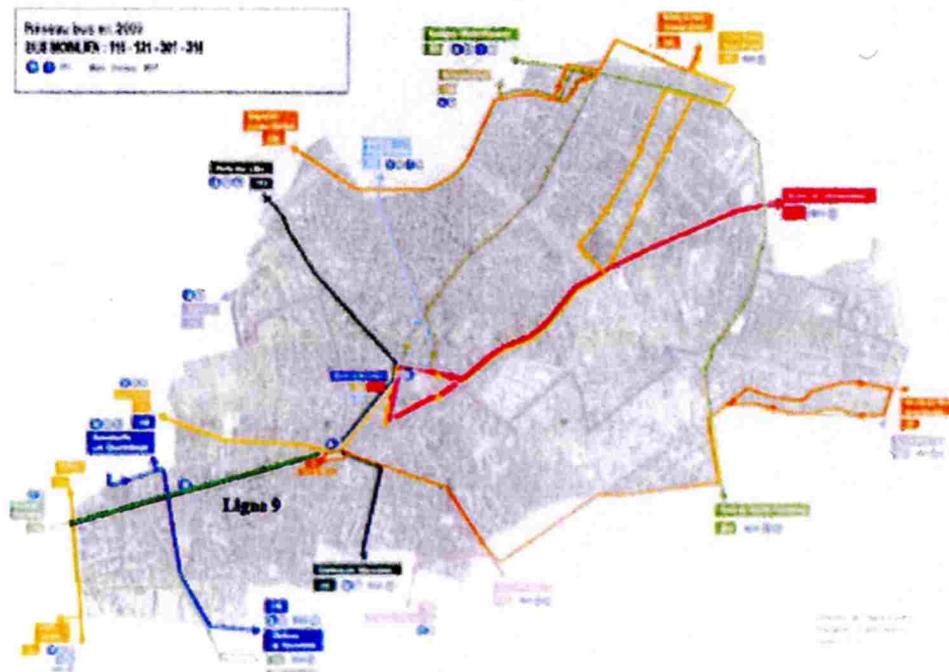
Les lignes 102, 121, 122, 127, 129 et 322 desservent le Cœur de ville.

Les lignes 102, 115, 121, 122, 127, 129, 215, 318 et 322 desservent une des stations de métro de la ligne 9.

Les lignes 118, 215 et 318 desservent la gare RER de Vincennes.

Quatre lignes font partie du programme "Mobilien" inscrit au PDU d'Ile de France (les lignes 115, 121, 301 et 318) qui prévoit une amélioration du niveau de service (vitesse commerciale de 18 km/heure, plus grande amplitude horaire avec un dernier départ à 0h30, fréquence plus élevée : intervalles moyens de 5 à 15 minutes, accessibilité aux handicapés : bus à plancher bas, information dynamique dans les bus et aux points d'arrêt, couloirs de bus réservés,...). A ce jour, les lignes 115, 121 et 318 ont pu bénéficier de l'ouverture de contrat d'axes, comités de pilotage permettant la réalisation d'aménagements de voirie favorisant la circulation des bus (création voies réservées aux bus, réassociation de parcours de lignes, nouveau plan de circulation...).

Image 57 : le réseau de bus



Note succincte sur le projet de PLU de Montreuil

Atelier Logement

Cette note présente brièvement les principales dispositions du projet de PLU, les commente succinctement et énonce quelques **propositions constructives**, visant à répondre aux demandes exprimées par les montreuillois lors de la concertation. Ces propositions sont naturellement à débattre. Les critiques et suggestions sont bienvenues (MTH.Montreuil@gmail.com). Il est surtout important de faire connaître votre avis lors de l'enquête publique (**jusqu'au 8 juillet**), notamment sur les points qui vous tiennent à cœur sur votre cadre de vie et les différents points soulevés par le PLU.

L'ensemble du dossier est téléchargeable sur le site de la ville :

<http://www.montreuil.fr/grands-projets/le-plan-local-durbanisme-plu/projet-de-plu-soumis-a-lenquete-publique/>

1. Les logements

Un des axes majeurs du PLU est la construction de 700 logements par an, sur 15 ans (**soit 10 500 logements**), en densifiant et en urbanisant les terrains libres (voir carte du PADD) mais surtout en permettant la construction de logements sur les terrains aujourd'hui réservés à l'emploi (ceux qui accueillent ou ont accueilli des entreprises) et en encourageant la construction en hauteur.

L'objectif affiché est de conserver 35 à 40 % de logements sociaux. Le règlement impose à cette fin un minimum de 25 % de logements sociaux dans les opérations de plus de 2 500 m² (à partir de 40 logements environ), sauf dans les îlots déjà bien pourvus en logements sociaux (la moitié de la ville).

Pour répondre sur Montreuil aux demandes de logement en attente (plus de 6 000), il faudrait construire 75 000 logements ! En effet 40 % de logements sociaux dont 20 % attribués par la ville, cela donne 8 logements attribués sur 100 construits. En clair Montreuil ne peut régler seule la question du logement social : c'est un problème régional (refus du logement social dans nombre de villes).

Les dispositions du projet de règlement ne garantissent nullement que l'objectif de 35 à 40 % de logements sociaux sera atteint. Sa rédaction actuelle est en effet très facile à tourner : toute demande de permis de construire comprenant moins de 40 logements n'est soumise à aucune obligation en matière de logements sociaux. Il est facile de rester en deçà de ce seuil, quitte à « saucissonner » les opérations. En outre les logements dits « sociaux » sont en fait bien trop chers pour un grand nombre de demandeurs de logements.

Propositions soumises au débat

1. Construire des logements sociaux dans les villes riches et près des emplois

C'est au niveau régional qu'une réponse peut être apportée. Il est plus urgent de construire des logements sociaux à Vincennes et à Neuilly-sur-Seine qu'à Montreuil. Faire porter l'effort sur Montreuil c'est encourager l'obstruction des villes qui refusent la solidarité. Il s'y ajoute le fait que les emplois sont localisés plutôt à Paris et à l'Ouest, obligeant de nombreux montreuillois à passer des heures dans les transports. Au détriment de l'environnement ! A Montreuil, la priorité doit être donnée à l'emploi, non au logement. La construction de logements doit se poursuivre, à un rythme raisonnable, en renonçant à la fuite en avant proposée par le projet de PLU.

2. Maintenir à Montreuil la proportion de logements vraiment sociaux

Pour atteindre l'objectif moyen de 40 % de logements sociaux et pour dissuader la spéculation foncière (qui est un obstacle important à la réalisation de logements sociaux), le règlement proposé doit être durci, notamment avec une règle « objective » s'appliquant par exemple aux terrains dépassant une certaine superficie, sur lesquels toute spéculation doit être prohibée.

2. Les équipements publics

Le projet de PLU entend rééquilibrer en faveur du haut Montreuil, avec notamment l'implantation d'un parc aquatique, d'une médiathèque et de deux mairies annexes. Il s'y ajoute quatre groupes scolaires dans les ZAC des Hauts de Montreuil. Il est prévu dans le bas Montreuil la création de 3 crèches et la construction de deux groupes scolaires : l'un avenue de la Résistance, près du centre aéré (espace boisé classé au POS actuel), avec comme objectif une livraison à la rentrée 2013 ; l'autre au nord de la rue de Paris (discussion en cours avec les promoteurs).

La localisation des équipements ne tient pas compte de leur accessibilité pour tous les montreuillois (médiathèque, parc aquatique).

Le calendrier pose problème : la révision simplifiée du POS de juin 2009 a rendu possible la construction immédiate de 800 logements dans le bas Montreuil alors que les équipements scolaires sont complètement saturés. L'objectif de livrer le groupe scolaire résistance à la rentrée 2013 est irréaliste. Il est annoncé la volonté de livrer des logements dès 2013 dans la ZAC des Acacias, bien avant la réalisation des écoles nécessaires aux 3 000 logements annoncés dans les « Hauts de Montreuil ».

Le financement : il existe des doutes sur la capacité de la ville à conduire en même temps des opérations aussi coûteuses que l'achèvement de la ZAC Cœur de ville et de la rénovation du Bel Air, la construction en urgence de deux groupes scolaires géants dans le bas Montreuil, le lancement des Hauts de Montreuil avec 3 000 logements et 4 groupes scolaires, le parc aquatique...

Propositions soumises au débat

1. Un bon phasage entre la construction des logements et la réalisation des équipements publics.

Le lancement de nouvelles grosses opérations de construction de logements familiaux doit être programmé en fonction des dates de lancement effectif des travaux de construction des groupes scolaires et des crèches.

2. Améliorer la localisation des équipements, favoriser leur accessibilité à tous

- Dans le haut Montreuil, les équipements doivent être localisés de préférence dans, ou à proximité immédiate des nouveaux pôles urbains qui seront desservis par la prolongation de la ligne 9, afin de bénéficier d'une bonne accessibilité pour l'ensemble des montreuillois. Cela s'applique notamment au parc aquatique et à la grande salle de spectacle et de sports qui manque à Montreuil. Prévoir aussi un pôle santé à côté de l'hôpital (centre de santé, maison médicale de garde)
- La nouvelle médiathèque a sa place à proximité immédiate du théâtre et du cinéma, afin de conforter sa fonction de pôle culturel du cœur de ville. C'est là aussi que doit être réalisé le grand centre d'exposition qui est nécessaire pour valoriser l'importance croissante à Montreuil des arts plastiques et de toutes les activités liées à l'image. Ce serait un moyen de redynamiser la rue de l'Eglise, en utilisant les terrains que la ville a acquis en 2007 (ancien garage) et en les ouvrant largement sur la place Jean Jaurès.
- Le projet de crèche au-dessus des commerces du cœur de ville est contesté : ne serait-il pas préférable de réaliser la crèche prévue dans la ZAC Vitry, à 200 mètres de là. Le terrain convient mieux (plein pied) et il est disponible (réalisation plus rapide).

La liste des équipements devrait être complétée en fonction de la concertation, notamment pour les équipements sportifs et pour les espaces verts de proximité demandés par les habitants.

3. Les hauteurs, la densification

Le projet de PLU améliore le POS sur certains points : limitation de la hauteur sur les voies étroites (règle $H=L$ à partir de l'alignement de l'autre côté de la voie), possibilité de construire plus haut au centre des îlots, par exemple. Les hauteurs seraient majorées d'un niveau en cas de construction de commerces en rez-de-chaussée et de plusieurs niveaux en cas de réalisation d'activités. Les toitures terrasses seraient favorisées (plus d'incitation ou d'obligation de construire des toits).

La municipalité a déjà augmenté les hauteurs autorisées lors de la modification du POS de juin 2009. Le PLU aggrave cette tendance en prévoyant des bonus de hauteurs (de 3 à 9 mètres) pour certains types de construction et dans certains secteurs. une augmentation généralisée des hauteurs qui est à craindre.

Cette disposition entraînerait de sérieux problèmes :

- Les hauteurs prévues sont trop élevées dans certains cas, inutilement basses dans d'autres cas
- Une hauteur uniforme ne correspond pas au paysage montreuillois, beaucoup plus divers.
- Les majorations de hauteur prévues risquent de nuire aux riverains et d'aboutir à des épandages disgracieux.

Propositions soumises au débat

1. Protéger le cadre de vie des habitants actuels (règles de gabarits : volumes construits)

Il faut préserver l'hétérogénéité du tissu urbain actuel, avec ses hauteurs variées et ses volumes typiques du passé industriel ou artisanal de nombreux quartiers. Cette hétérogénéité contribue à la qualité de la vie en préservant les vues sur le ciel et l'ensoleillement.

Cela implique de ne pas définir de hauteur plafond uniforme. Il faut obliger les constructeurs à bien tenir compte du contexte lors des projets de construction (hauteurs, retraits, velum). Il s'agit de protéger les vues et l'ensoleillement qui peuvent être menacés par des constructions trop proches (retraits) ou trop hautes (hauteurs). La protection des locaux industriels ou artisanaux actuels, que le projet de PLU voue à une disparition progressive, contribuerait également à la protection du cadre de vie. D'où une série de propositions :

- Compléter l'obligation de retrait de 4 mètres sur limite séparative par celle d'un retrait égal ou supérieur à la moitié de la hauteur ($L=H/2$). Introduire une disposition favorisant la recherche d'un impact minimal sur l'ensoleillement des parcelles voisines.
- Supprimer les majorations de hauteur en cas de commerces ou d'activités (à remplacer par des bonifications de densité)
- Tenir compte en priorité du contexte afin de minimiser la gêne imposée aux voisins, d'optimiser l'ensoleillement de tous (économies d'énergies) et de produire un effet architectural apprécié des habitants et des visiteurs. Cela implique par exemple de s'appuyer sur les pignons existants (quelle que soit leur hauteur) et de tenir compte des hauteurs des constructions avoisinantes ainsi que de la largeur des voies.

Ainsi les hauteurs préconisées pour les différentes zones doivent être appliquées souplesment avec la possibilité de les dépasser lorsque c'est justifié par le contexte ou en cœur d'îlot (modestement) et surtout l'obligation de les diminuer si le contexte l'impose.

Un traitement particulier doit être prévu pour la rue de Paris, dont la largeur appelle des hauteurs plus élevées et dont la façade devrait être rythmée par des traitements particuliers aux angles des voies ou dans les percées ouvrant sur l'intérieur des îlots ou les vues sur les buttes à Morel, dans le respect des traditions urbaines montreuilloises.

2. Limiter la densification (nombre de m2 autorisés)

Des règles de gabarit souples peuvent conduire à des densités excessives (voir ci-après). C'est pourquoi il est important de prévoir, contrairement au projet de PLU, une limite au nombre de m2 autorisés modulée suivant les quartiers et les secteurs (c'est à dire des COS).

Ces hauteurs de 9 à 18 mètres peuvent être majorées de 3 mètres en cas de commerces en rez-de-chaussée et de 6 mètres en cas de réalisation d'une partie en activités. On obtient ainsi des hauteurs de 15 à 24 mètres (soit de 30 à 66 % de majoration).

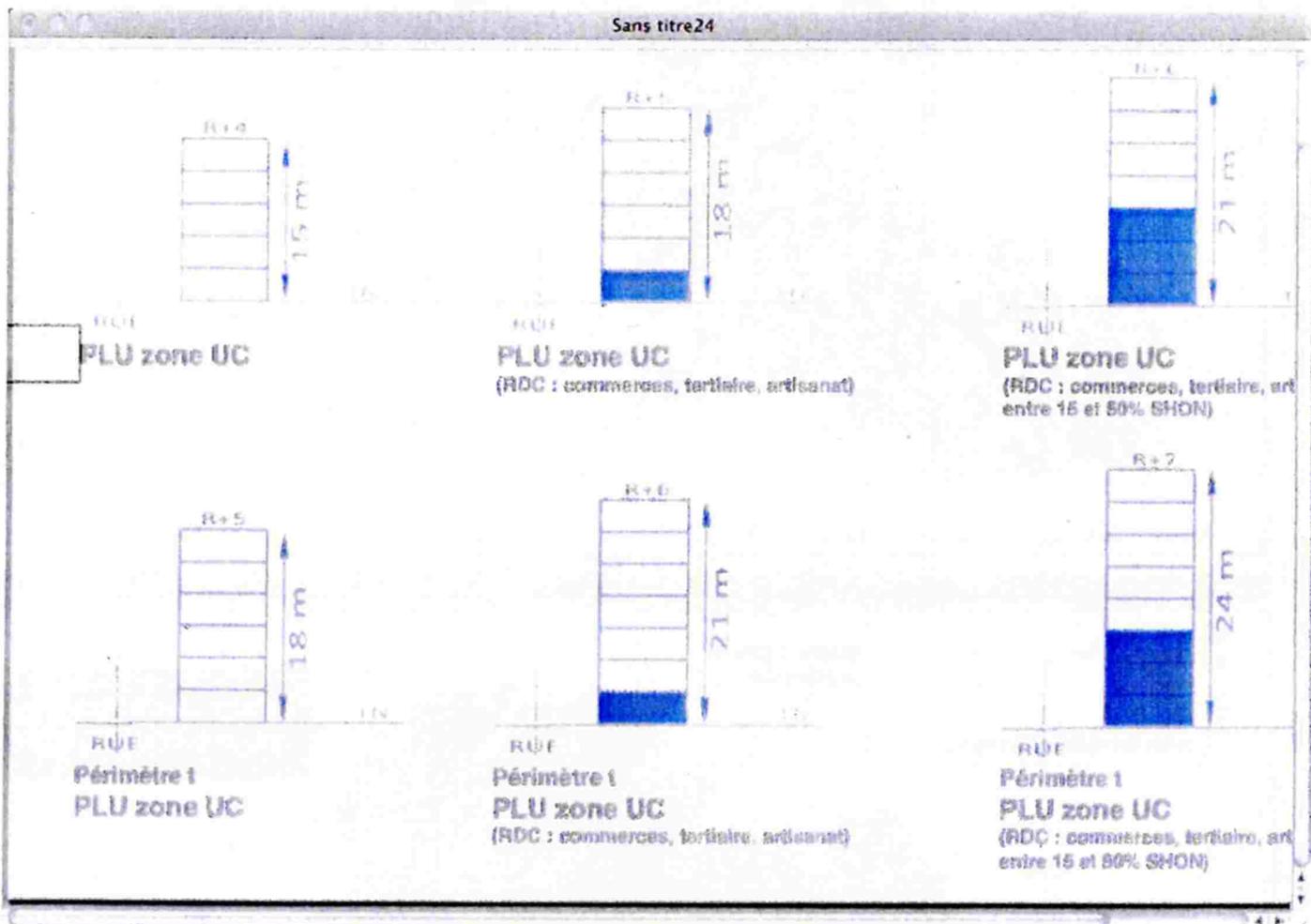
b) Autorisation d'une constructibilité accrue aux abords des TC

G.B. La comparaison des cartes des hauteurs existantes et des hauteurs prévues (page précédente) montre l'importance de la densification prévue dans beaucoup de secteurs où les constructions actuelles sont plutôt basses. De plus la carte ne tient pas compte des stations prévues pour Arc Express, vers les murs à pêches, et la ligne 1 de métro (Fontenay Rigollots, en limite de Montreuil).

Il faut y ajouter les bonifications de hauteur de 3 à 6 mètres prévues pour encourager la réalisation de commerces en rez-de-chaussée et d'activités sur plusieurs niveaux (voir le paragraphe suivant).

Il est normal de prévoir une constructibilité accrue aux abords des stations de métro existantes. Mais cela doit être strictement encadré afin de respecter le caractère des quartiers (notamment pour les hauteurs) et de veiller à la réalisation des équipements et des espaces verts qui doivent accompagner cette densification.

c) Bonification de hauteur en présence d'activités (commerce, artisanat, tertiaire) en rez-de-chaussée ou en étage



G.B. La majoration est de 3 mètres pour les activités en rez-de-chaussée. Elle est portée à 6 mètres si la part des activités dépasse 15 % de la surface construite. Ce seuil de 15 % est très faible : moins de un niveau en zone UC de base, un peu plus de un niveau dans le « périmètre t », c'est à dire dans les ronds rouges (près d'une station).

Il est juste d'encourager la construction de commerces en rez-de-chaussée dans certaines zones ou le long de certaines rues. Il est juste d'encourager la construction de locaux d'activités, y compris en réalisant une mixité de fonctions dans un même immeuble.

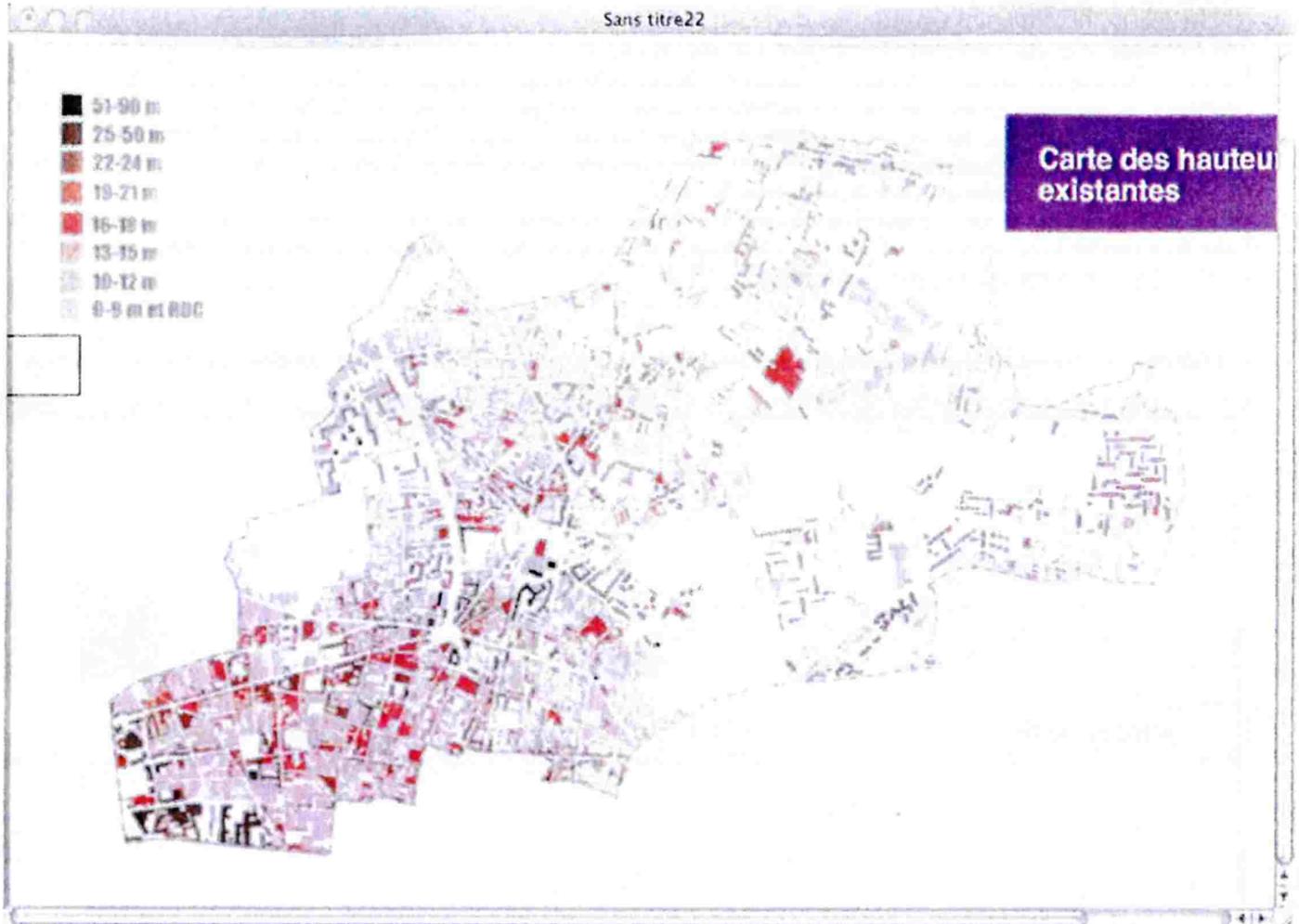
Mais le moyen proposé est totalement inapproprié et pourrait même avoir des effets désastreux. La hauteur des constructions est en effet un aspect important de la forme des villes. Elle contribue à la beauté de la ville et à la qualité des espaces publics. Elle a des effets importants sur l'ensoleillement des constructions existantes et sur les vues. On n'augmente pas impunément ces hauteurs de 3 à 6 mètres uniquement pour favoriser telle ou telle utilisation des locaux. Les règles de gabarit doivent être définies uniquement en fonction de la forme urbaine que l'on vise et de l'agrément des espaces pour les citoyens. L'application de ces majorations pourrait dégrader les conditions de vie de nombreux riverains des nouvelles constructions.

d) Modulation des hauteurs en fonction de la largeur des voies (autorisation d'étages partiels ou en attique). Abandon de la bande des 25 mètres qui autorise une hauteur maximale sur rue.

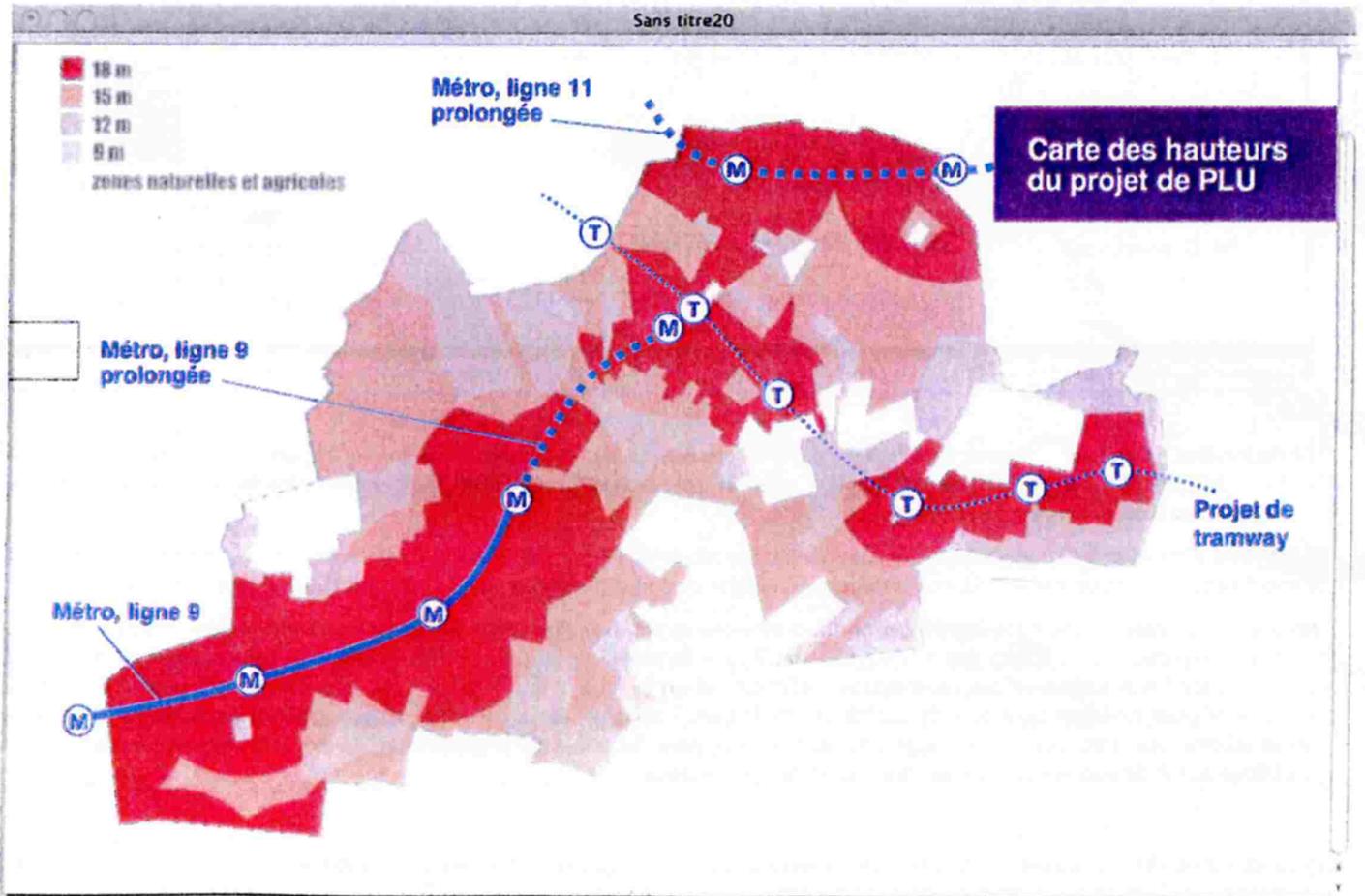
- Un ensoleillement amélioré

Carte des hauteurs existantes et carte des hauteurs prévues par le PLU (hors bonifications selon l'usage)

Sans titre22



Sans titre20



4. La densité et les COS (coefficients d'occupation des sols)

Le PLU propose de supprimer les COS existants : le nombre de m² autorisé ne serait plus précisément limité. Il existe toutefois une limite résultant de l'application des règles de hauteur (par exemple R+4 = 5 niveaux) et du coefficient d'emprise au sol (par exemple : 80 %). Dans l'exemple cité, le COS implicite est de 4 (4 m² de plancher par m² de terrain).

Le COS est le rapport entre le nombre de m² construits et la superficie du terrain. Il sert à limiter la densité excessive qui résulterait de l'application des règles de hauteur, à moduler la répartition entre activités et logements (mixité), à encourager la construction de logements sociaux et de logements efficaces pour les économies d'énergie.

En renonçant aux COS la ville se prive d'un outil très utile. Elle s'oblige à des contorsions défavorables, notamment en attribuant des bonifications de hauteur à certaines constructions, au détriment du cadre de vie des habitants et de l'harmonie des formes urbaines.

Propositions soumises au débat

1. Mettre en place des COS pour lutter contre la spéculation et pour préserver le caractère pavillonnaire de certains quartiers :

- Pour les terrains de moins de 1 000 m² : un COS logement de 0,30, afin d'empêcher la construction de petits immeubles remplaçant les maisons. Pour les terrains très petits, possibilité de construire 100 m² hors-œuvre (un beau F4).
- Pour les terrains de plus de 1 000 m² : COS de 0,60 avec obligation de réaliser des logements sociaux à hauteur de 50 % de la surface de logements construite (sauf dans les îlots où existent des groupes de logements sociaux de plus de 50 logements).

Mettre en place des COS alternatifs pour encourager certaines constructions :

- Pour les commerces : un COS commerces de 0,60 (s'ajoutant au COS logement) dans les pôles de développement commercial et le long des linéaires commerciaux identifiés au PLU.
- Pour les activités dans les terrains de moins de 1 000 m² : un COS activité facultatif, s'ajoutant au COS logement.
- Pour les activités dans les terrains de plus de 1000 m² : un COS activité obligatoire (pourcentage minimum d'activités, modulé suivant les zones).
- Bonification de COS pour les logements sociaux et pour les constructions efficaces dans l'utilisation de l'énergie (utilisation maximale des possibilités prévues par le code de l'urbanisme).



Contribution sur la prolongation de la ligne 11

de monsieur Jean-Pierre BRARD,

député de la Seine-Saint-Denis, maire-honoraire de Montreuil

Le prolongement de la ligne 11 du métro constitue un enjeu important de notre territoire permettant de mettre en réseau Paris et notre ville. Il est indispensable pour les habitants, mais aussi pour les entreprises, l'accès à l'emploi, le développement de notre territoire et sa revitalisation économique, pour la desserte des grands équipements.

La municipalité précédente en avait fait une priorité se traduisant ainsi par la création d'une association de défense de ce projet en 2003.

Une priorité inscrite au SDRIF. Inscrit prioritairement au SDRIF de 1994, le prolongement de la ligne 11 favorisera les déplacements. Il renforcera l'accès aux pôles d'emploi de Roissy, Marne-la-Vallée, Bobigny, Montreuil et Fontenay-sous-Bois.

Préserver la qualité de vie. Le projet de prolongation de la ligne 11 constitue une amélioration des transports en commun dans le Haut-Montreuil et ses communes avoisinantes. Il s'agit d'un territoire faiblement desservi. Ce projet permettra une réduction considérable des temps d'attente des Montreuillois aux stations mais aussi une diminution des surcharges et compressions des voyageurs en période de pointes.

Le choix du tracé. Le tracé 2 constitue le meilleur tracé pour les Montreuillois car desservant des équipements utiles pour les habitants. Ce prolongement permettrait une interconnexion avec le RER E ainsi que la desserte depuis Paris, par le métro, du centre commercial Rosny 2. L'une des nouvelles stations, *Place Carnot*, qui serait située à Romainville, assurerait également une interconnexion avec la future extension du tramway T1 au sud. Toutes les nouvelles stations seraient accessibles aux personnes à mobilité réduite et un nouveau matériel serait mis en service à cette occasion. Concernant la solution en viaduc, les opinions sont diverses. Mon avis est que

cette solution en viaduc est consommatrice d'espace, génère des nuisances et doit être remplacée par une solution souterraine.

Des projets non concurrents mais complémentaires au prolongement de la ligne 11 : l'importance du maillage. En effet ce projet de prolongement doit se réaliser en concomitance avec d'autres projets notamment celui de la ligne 9. Le maillage soit se traduire par la multiplication des correspondances, la réduction des temps de parcours dissuadant par la même l'utilisation des véhicules moteurs. Ce maillage est aussi un levier important à la création d'emplois sur le territoire. C'est pourquoi le prolongement de la ligne 9 entre la Mairie de Montreuil et l'Hôpital Intercommunal André Grégoire est aussi une priorité qu'il convient d'associer au prolongement de la ligne 11.

La prise en compte de l'opinion des usagers, que l'AMUTC représente efficacement, doit permettre la consolidation d'un projet fort attendu.

L'AMUTC a raison d'insister sur le maillage du réseau qui doit donner toute son efficacité au prolongement de la ligne 11. La prolongation de la ligne 9, avec une correspondance à l'hôpital intercommunal en constituera l'élément principal. Il y a aussi Arc Express et le prolongement de la ligne 3 du métro. Il est important que l'enquête publique à venir situe bien le prolongement de la ligne 11 dans ce contexte et donne des indications sur le calendrier probable du maillage, puisque le service rendu par ce nouveau tronçon dépendra grandement des correspondances qui seront ou non offertes aux voyageurs.

Recentralisation du pouvoir

La démocratie selon Sarkozy

Avec le projet de loi « réforme territoriale » le président de la République sape le modèle républicain, hérité de la Révolution Française de 1789.

La réforme territoriale se décline en cinq parties: remise en cause de la décentralisation et renforcement du pouvoir des préfets, scrutin à un tour des conseillers généraux et régionaux, suppression de la taxe professionnelle, remodelage des collectivités structurant le territoire et... Grand Paris.

Les lois de décentralisation Defferre en 1982-1983, puis la réforme constitutionnelle en 2003 marquaient la volonté politique d'opérer une redistribution des pouvoirs entre l'État et les collectivités locales avec comme objectifs une meilleure efficacité de l'action publique et le développement d'une démocratie de proximité même si l'État en a profité pour transférer une partie de ses dépenses sur le dos des contribuables locaux.

La suppression des conseillers généraux et régionaux remplacés par un conseiller territorial siégeant au Conseil général et Conseil régional, élu lors d'un scrutin à un tour favorise le bipartisme comme aux États Unis. Très avantageux pour les grands partis politiques, il supprime toutes possibilités de représentation aux petits partis. C'est une atteinte à la démocratie, au pluralisme politique.

Le projet de loi Grand Paris coûtera 20 milliards d'euros. Il se contente de relier les territoires stratégiques et rentables ignorant les difficultés quotidiennes des Franciliens en matière de transports. À défaut d'une ambition territoriale, il livre le territoire à la spéculation et aux promoteurs prêts à dévorer tout espace vert comme à Saclay. Beaucoup d'élus locaux de

gauche comme de droite pointent la mise à l'écart de la région, des départements et des communes unies dans « Paris Métropole ».

Sur le plan financier, les Franciliens devront mettre la main à la poche. Une taxe spéciale évaluée à 20 euros par ménage et par an pour commencer, s'ajouterait aux impôts locaux.

Montreuil est concerné par toutes ces réformes. Le tracé du projet de transport de la société du Grand Paris dit « Grand Huit » évite soigneusement notre ville, remettant en cause tout développement du haut Montreuil. Montreuil sera dans « le ventre mou » ! Le vœu adopté par la municipalité est de pure forme. Il ne propose pas de mobilisation citoyenne permettant d'obtenir une modification.

Avec « Arc Express » le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) prévoyait une liaison à Val-de-Fontenay, en correspondance à Montreuil, avec les lignes de métro 9 et 11, permettant de rééquilibrer enfin l'ouest et l'est de la région.

Il est temps de travailler avec les Montreuillois et l'association montreuilloise de transports pour avancer sur la prolongation des lignes 9 et 11, et la réalisation du tramway. Tout cela est d'une importance capitale pour notre ville et ses habitants. La réduction de la fracture sociale entre le haut et le bas Montreuil nécessite l'action pour obtenir que les besoins des habitants de notre ville soient pris en compte.

Pour le conseil de circonscription
Farouk AMRI
responsable du groupe aménagement

Une arme fatale contre

En imposant la création de « nouvelles communes » et de « métropoles » géantes, en favorisant le regroupement de régions dans le cadre d'une Europe des « super-régions », le gouvernement témoigne de sa volonté d'éloigner les lieux de pouvoir de l'intervention citoyenne. C'est une remise en cause de la décentralisation avec le retour d'un État qui s'arroge le droit de décider de tout, y compris la localisation des stations de métro...

Le projet de loi sur la réforme des collectivités locales comprend deux blocs principaux: un bouleversement du rôle des communes et des autres collectivités locales, d'une part, et une réforme radicale du mode d'élection des conseillers généraux et des conseillers régionaux, dont les mandats

seraient renouvelés en 2014, quelle que soit leur date d'élection, d'autre part. Cela s'ajoute à la suppression de la taxe professionnelle qui vient d'être votée et qui réduira l'autonomie financière des collectivités.

Une intercommunalité obligatoire, où le préfet aurait le dernier mot

Sous prétexte de renforcer et de simplifier les intercommunalités, ce qui peut être utile, le projet de loi rend obligatoire pour chaque commune l'adhésion à une communauté levant ses propres impôts (il s'agit jusqu'à présent de la taxe professionnelle). Dans chaque département, une **carte des intercommunalités** devra être approuvée par les communes d'ici à décembre 2011, le préfet ayant ensuite jusqu'à décembre 2013 pour modifier, créer, fusionner plusieurs communautés, qu'il y ait ou non accord des municipalités concernées. Le préfet aurait le dernier mot sur leur périmètre, sans devoir respecter les choix des communes. Des mariages forcés en quelque sorte. Ces communautés remplaceraient les communes, notamment en élisant leur conseil communautaire au suffrage universel direct. En 2014, les communes n'existeraient plus que sous la forme de simples quartiers.

L'intégration d'office des communes dans des « métropoles » géantes

La métropole est une nouvelle structure remplaçant les communautés urbaines dont la population dépasse 500 000 habitants. Elle est censée être mieux armée pour affronter la « compétition » avec les autres grandes métropoles européennes et mondiales. Les villes composant ces métropoles deviendraient des arrondissements. La métropole reprendrait **toutes** les attributions du département, dont le territoire serait amputé de celui de la métropole, ainsi qu'une partie des compétences de la région. Ce dispositif ne s'applique pas pour l'instant à l'Île-de-France, qui fera l'objet d'un autre projet de loi. Le gouvernement a préféré laisser passer les élections régionales de 2010 avant de dévoiler ses intentions. L'application à notre région des dispositions du projet de loi conduirait en fait à la suppression des départements de la petite couronne (Paris et la Seine-Saint-Denis notamment) regroupés dans une super-métropole.

Les communes ?

La limitation des attributions des départements et des régions

Jusqu'à présent les collectivités ont la liberté d'intervenir sur toutes les questions d'intérêt local. Cela conduit souvent à partager le financement des projets entre la commune (ou l'intercommunalité), le département et la région, parce que c'est le seul moyen de réunir les financements nécessaires. Le projet de loi entend interdire cette pratique en édictant un **principe de spécialisation**: le département serait seul compétent pour les collèges et l'aide sociale, la région pour les lycées, la formation et le développement économique, les communes pour les écoles et la voirie communale, pour se limiter à quelques exemples.

Seule la commune, après regroupement et fusion dans une intercommunalité ou une métropole, serait autorisée à intervenir dans tous les domaines intéressant son territoire. Est-il besoin de dire que la création de telles frontières rigides serait source d'innombrables difficultés ralentissant ou empêchant la réalisation des projets des collectivités ? C'est peut-être le but recherché.

Le conseiller territorial élu à un seul tour : l'obligation de cumuler les mandats

Tout en maintenant l'existence de la région et du département, le projet du gouvernement prévoit de supprimer les conseillers généraux et les conseillers régionaux, remplacés par un nouveau type d'élus locaux : le conseiller territorial, qui siègera à la fois au Conseil général et au Conseil régional. Il sera élu dans son canton, à un seul tour. Seulement 20 % des sièges seraient répartis à la proportionnelle dans chaque département.

Le projet de loi organise ainsi le cumul des mandats et la suppression du second tour vise à empêcher l'expression des préférences politiques des citoyens : ils ne pourraient voter utilement que pour l'un des deux grands partis, au programme souvent interchangeable, comme en Angleterre ou aux États-Unis.

En outre, ce mode de scrutin uninominal entraînerait une très forte diminution du nombre de femmes élues, en supprimant les listes paritaires qui existent dans le mode d'élection actuel.

Le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF)

Ce schéma directeur définit les orientations d'aménagement pour la région jusqu'en 2030 et précise notamment où les emplois et les logements doivent être implantés en priorité et comment les transports doivent être améliorés. Il a été adopté à l'unanimité en septembre 2008 par la majorité du conseil régional (socialistes, communistes et verts).

Le schéma directeur reprend une grande partie des demandes des Montreuillois, relayées par l'ACTEP (association des collectivités territoriales de l'Est parisien), qui a démontré l'efficacité d'une action intercommunale fondée sur des projets concrets. En particulier :

- un rééquilibrage de l'emploi en faveur de l'Est parisien, avec notamment la création d'un pôle tertiaire Montreuil Bagnolet (à la porte de Montreuil) articulé avec le développement du pôle de Val-de-Fontenay et prolongé à l'est vers la ville nouvelle de Marne-la-Vallée (RER A, RER Eole, Arc Express) ;
- le passage de la rocade Arc Express par Val-de-

Fontenay, en correspondance à Montreuil avec les lignes de métro 9 et 11.

Par le retrait brutal de Montreuil, décidé par Mme Dominique Voynet sans concertation, cette association de collectivités a été détruite dès l'arrivée de la nouvelle municipalité.

Le schéma directeur a été élaboré en étroite concertation avec l'ensemble des collectivités et en association avec les services de l'État dont les avis ont été pris en compte. Il a été validé par l'enquête publique. Et pourtant le gouvernement en bloque l'application, en voulant le remplacer par son propre projet appelé « Grand Paris ». Ce projet vient d'être voté à l'Assemblée nationale par la majorité UMP, composée pour l'essentiel de députés de province aux ordres du président. Est-ce aux maires de Nice ou du Havre de décider du tracé exact d'Arc Express dans l'Est parisien et de décréter la suppression des stations à l'étude aux murs à pêches et à l'hôpital André Grégoire ? Le Sénat doit examiner ce projet début 2010.

Montreuil et « Est Ensemble »

La majorité municipale de Montreuil a décidé de rejoindre la communauté d'agglomération centrée sur le Canal de l'Ourcq (Pantin, Bobigny, Bondy), en cours de création par huit communes de la Seine-Saint-Denis. Cette décision a été prise sans concertation avec les Montreuillois, en l'absence de tout projet clair justifiant ce choix.

C'est pourquoi il est important d'élaborer rapidement un projet comportant des objectifs précis, en lien avec les difficultés croissantes que vivent nos concitoyens : emploi, logement, transports, santé, social... Ce projet devrait être celui de tous les Montreuillois, élaboré avec eux et pour eux, en coopération avec les habitants des autres villes.

Un objectif essentiel pour l'avenir de la ville, le « vivre ensemble » avait présidé aux luttes menées avec succès par Montreuil depuis des années, avec par exemple l'abandon du projet autoroutier B86, le financement du tramway jusqu'à Fontenay, la décision de prolonger de la ligne 11 du

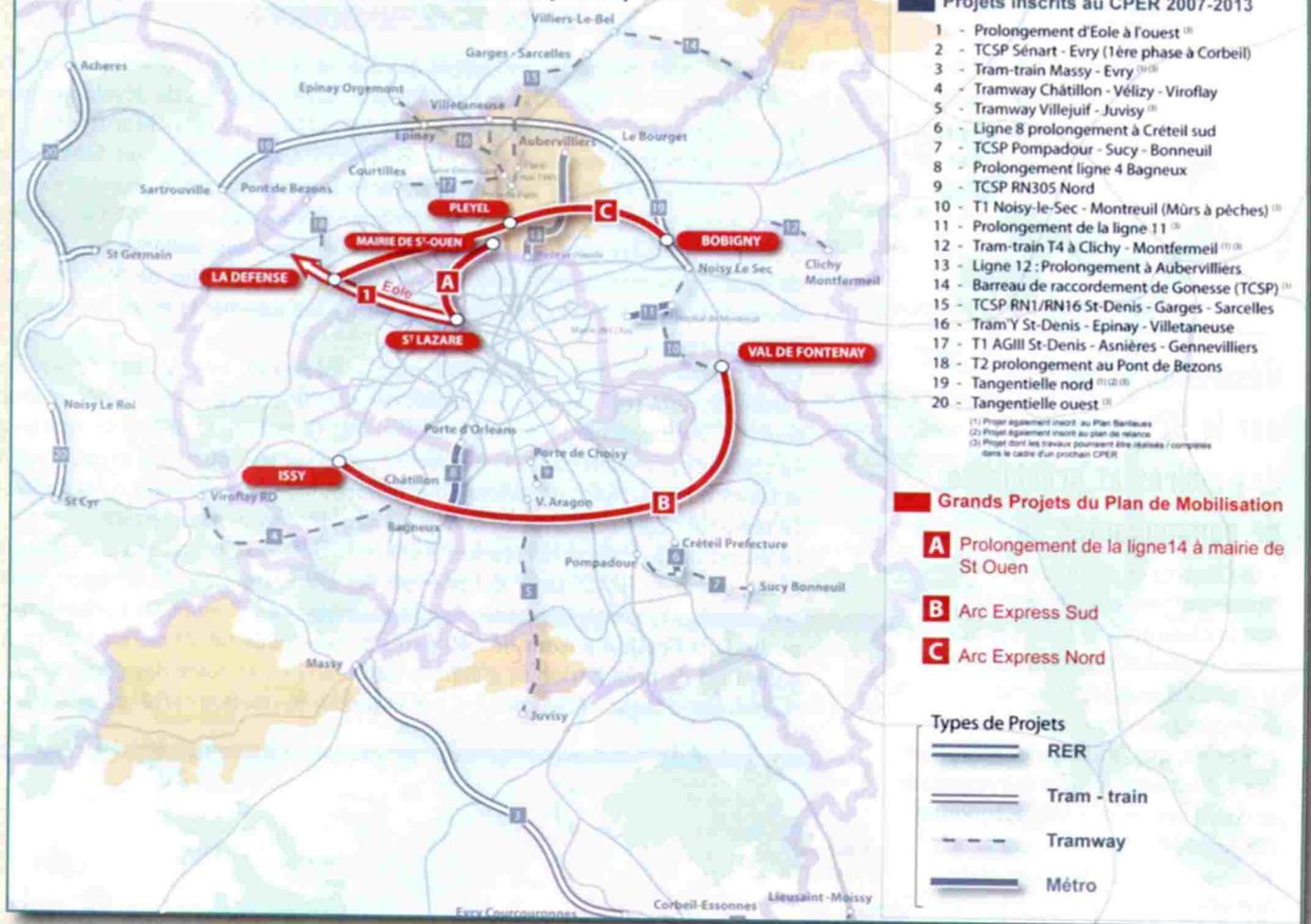
métro de la porte des Lilas jusqu'à Rosny, en passant par l'hôpital André Grégoire et par le haut Montreuil.

Il reste à obtenir la prolongation de la ligne 9 du métro jusqu'à l'hôpital, en correspondance avec la rocade Arc Express décidée par la Région, qui fait le tour de Paris et relie Val-de-Fontenay à Pantin en passant par les murs à pêches.

Comment expliquer que la majorité municipale de Montreuil s'appête à voter un Plan Local d'Urbanisme (PLU) qui ne mentionne même pas ce projet de la région, comme le montre le plan publié dans la brochure qui vient d'être distribuée dans les boîtes aux lettres ? Et pourtant la réalisation d'Arc Express serait décisive pour faciliter l'accès au haut Montreuil et pour y implanter les milliers d'emplois qui font défaut aujourd'hui.

Jusqu'à présent « Est Ensemble » n'a rien dit sur ce projet essentiel pour l'avenir de Montreuil, tant il est vrai que cette communauté n'a pas encore de vrai projet. Serait-ce parce que cela ne concerne pas directement Bondy ?

Propositions du Plan de Mobilisation (2020)



Ce que dit le schéma directeur pour l'Est parisien

« Le territoire de l'Est parisien est un territoire stratégique du SDRIF. Il concerne notamment les arrondissements est de Paris et les communes regroupées au sein de l'Association des collectivités territoriales de l'Est parisien (ACTEP), entre Val-de-Marne et Seine-Saint-Denis. Le dynamisme de cette association montre la voie pour un renforcement nécessaire de la gouvernance et un élargissement des intercommunalités, afin de constituer de véritables pôles attractifs. De Montreuil à la Francilienne, le développement de plusieurs pôles de bureaux et d'activités innovantes sera réalisé grâce à une mise en réseau des pôles économiques du cœur d'agglomération par de nouvelles infra-structures de transports collectifs : prolongement du tramway T3 à Porte d'Asnières puis Porte Maillot*, prolongement du tramway T1 et du métro M1 aux Rigolots (Fontenay-sous-Bois), prolongement des

métros M9 à Montreuil-Murs à pêches et M11 à Rosny-sous-Bois.... Ces infrastructures renforcent les atouts des pôles, notamment Montreuil Bagnole/Romainville, Val-de-Fontenay et Noisy-le-Grand, et permettent aussi de meilleures liaisons avec les pôles d'emplois des faisceaux voisins.

Le pôle Montreuil/Bagnole/Romainville bénéficie d'un dynamisme économique tertiaire à encourager. Il préserve encore une mixité sociale et fonctionnelle qui doit être maintenue. Son important potentiel de construction dans le tissu urbain diffus, et les nombreux projets de rénovation urbaine en cours, permettront une participation significative à l'effort de construction de logements. Il faudra veiller à la préservation et à la mise en valeur du site des Murs à pêches. »

* En desservant au passage la porte de Montreuil.

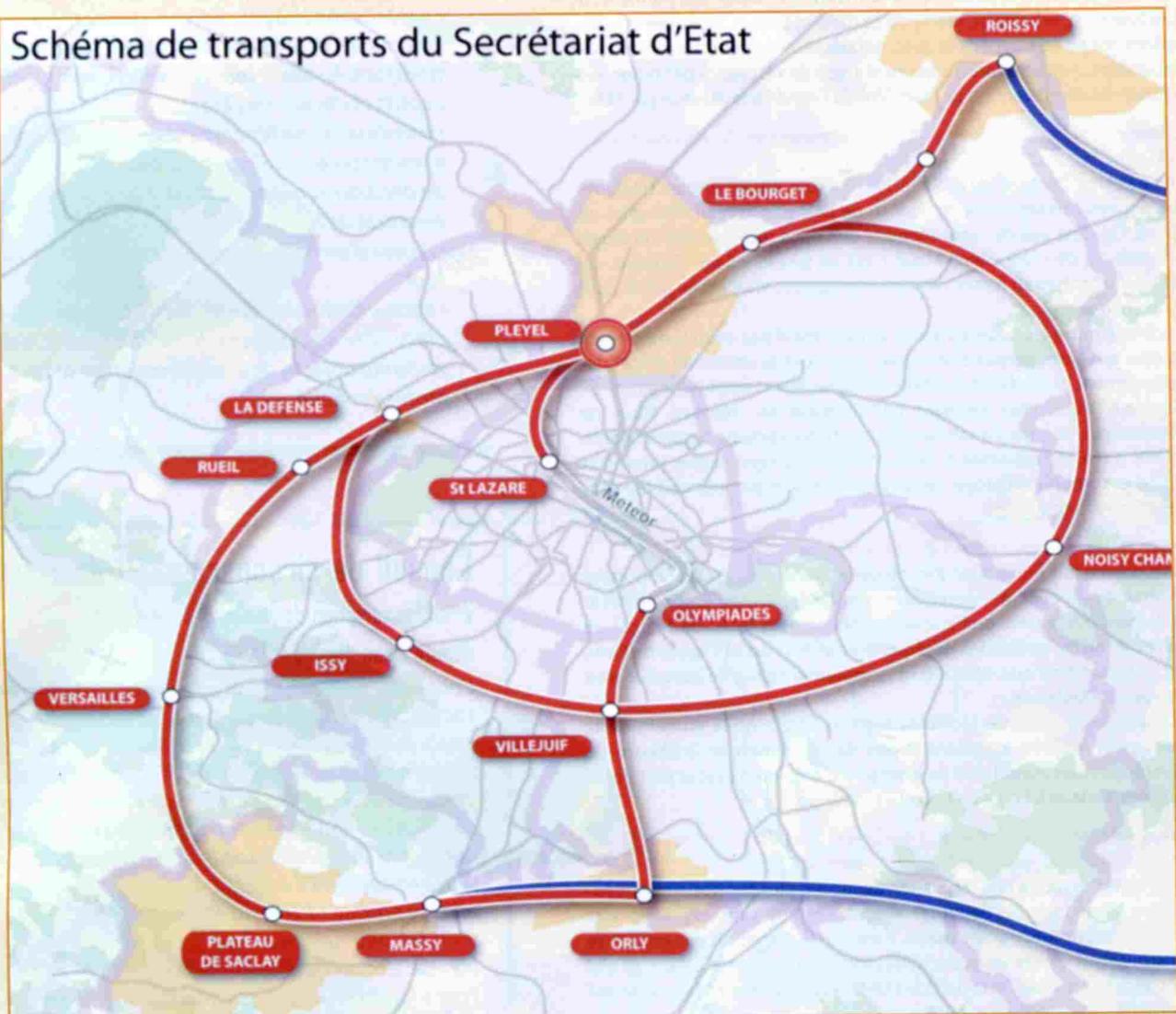
Financement du Grand Huit

Le projet du gouvernement coûte très cher: environ 20 milliards d'euros, qui s'ajoutent aux 18 milliards d'euros correspondant au programme du conseil régional (qui comprend notamment l'amélioration du RER A, la prolongation d'Eole jusqu'à la Défense, la réalisation du tram T1 jusqu'à Val de Fontenay et la prolongation de la ligne de métro 11).

Le gouvernement a demandé à Gilles Carrez, député-maire du Perreux, de définir comment ces travaux pourraient être financés. Dans son rapport, il envisage un nouvel impôt pour les Franciliens: une taxe spéciale d'équipement Grand Paris, évaluée à 20 € par ménage et par an, qui s'ajouterait aux impôts locaux.

Le rapport propose surtout une forte augmentation du tarif des transports, censée suivre l'augmentation du pouvoir d'achat (?). Les collectivités ne sont pas oubliées, bien au contraire! Le rapport propose d'augmenter leur contribution à un rythme de 4,2 % en plus de l'inflation, « exigeant un effort au niveau de la fiscalité régionale et départementale ». Prises dans cet étau, les collectivités n'auraient d'autres choix que d'augmenter les impôts payés par les habitants. Ainsi les familles paieraient, mais pas les entreprises, puisque la taxe professionnelle vient d'être supprimée.

Schéma de transports du Secrétariat d'Etat



Grand Paris: « Ne répétons pas les erreurs tragiques des années soixante »

Interview de Henri Plagnol

Le maire (UMP) de Saint-Maur (72 925 hab., Val-de-Marne) a voté contre le projet de loi relatif au Grand Paris, le 1^{er} décembre 2009 à l'Assemblée nationale. Un cas unique parmi les députés de la majorité issus de la métropole-capitale.

Henri Plagnol dit « non » aux pouvoirs de préemption de l'État pour ériger le nouveau métro automatique. Selon certaines esquisses, le nouveau réseau de transports traverserait sa commune. « *Les maires vont négocier le pistolet sur la tempe ! Soit ils ne signent pas et ils n'obtiennent rien, soit ils signent et c'est l'État qui décidera* », s'est-il insurgé lors des débats. Retour sur une opposition qui ne passe pas inaperçue à trois mois du scrutin régional.

Pourquoi avez-vous voté contre ce texte ?

Ce projet de transports de banlieue à banlieue, je n'en conteste pas la pertinence mais le financement qui repose sur une urbanisation et une densification à marche forcée autour des quarante futures gares. Le conseil municipal de Saint-Maur, dans un vœu adopté le 24 septembre – avant même la présentation du texte en conseil des ministres le 7 octobre – a, le premier, alerté de ce danger. Depuis, quelques améliorations ont pu être apportées avec, notamment, les contrats territoriaux. Cependant, nous n'avons toujours ni tracé du réseau, ni définition des périmètres d'intervention de la société du Grand Paris détenue par l'État.

Comment, selon votre expression, « mettre un peu de douceur », dans ce projet ?

En ne se trompant pas de modèle. Ne répétons pas les erreurs tragiques des années soixante. L'Île-de-France ne doit pas devenir Shanghai ou Tokyo. Ce n'est pas de cette manière que nous respecterons l'écologie et notre art de vivre. Saint-Maur, c'est un peu le village d'Astérix qui refuse l'urbanisation forcée des derniers espaces vivables en petite couronne parisienne.

Le clivage entre les collectivités et l'État n'est-il pas aussi temporel, en ce sens que vous pensez d'abord au présent et le secrétaire d'État développement de la région capitale, Christian Blanc, au plus long terme ? Ces deux démarches peuvent parfaitement se concilier. Nous ne pouvons pas, comme l'a fait la région, différer certains besoins criants. Le RER A (NDLR: qui dessert Saint-Maur) est la ligne la plus saturée et la plus encombrée d'Europe. Les voyageurs y sont parqués comme dans des wagons à bestiaux.

Le Val-de-Marne vous paraît-il bien loti dans ce projet de loi ?

Ainsi que l'a fait remarquer, lors du débat parlementaire, le rapporteur général du Budget à l'Assemblée nationale, Gilles Carrez (NDLR: également maire UMP du Perreux-sur-Marne dans le Val-de-Marne), ce texte ne corrige en rien les déséquilibres entre l'est et l'ouest de Paris. Ceci, alors même que 450 000 m² supplémentaires de bureaux sont prévus à La Défense.

Le métro automatique facilitera les flux migratoires au sein de la métropole. Mais ne convient-il pas de les diminuer, à l'heure du développement durable ? Il faudrait plus d'emplois à l'est et plus de logements sociaux à l'ouest. Or, on fait l'inverse.

Dans ce débat parlementaire, n'avez-vous, en définitive, pas défendu plutôt votre commune que l'intérêt national ?

Nous sommes face à une discussion beaucoup plus territoriale qu'idéologique. Beaucoup de députés se sont, comme moi, exprimés à la lumière de leur fonction de maire. Il est fini le temps où des projets se construisaient contre les collectivités locales. Dans cette affaire, je n'ai subi aucune pression de la part de l'UMP. J'ai simplement fait valoir ma clause de conscience de député.

Gazette des communes, 4 décembre 2009

ILS ONT DIT :

Tribune signée André Chassaigne, Nicole Borvo Cohen-Seat, Roland Muzeau, Jean-Claude Sandrier, Jean-Jacques Paris, députés et sénateurs communistes :

« Une machine infernale est en marche qui anéantira la fraternité et la laïcité, qui accentuera les inégalités entre territoires et entre citoyens. Elle a pour nom : réforme territoriale.

Ce que vise ce projet, c'est le démantèlement de la République et de la démocratie locale. Il faut mesurer la gravité des attaques sur les institutions et l'organisation de la France, sur les services publics et la souveraineté de notre peuple :

- suppression progressive de l'essentiel des communes et, à terme, de tous les départements transformés, avant leur disparition, en rouages captifs et dociles de l'État ;
- constitution de féodalités avec des super-régions et métropoles ; éloignement des citoyens des lieux de décision et généralisation d'un nouveau système électoral de bonus à l'UMP ;
- retour d'un État qui ne paye rien et commande tout ;
- agonie financière des collectivités pour laisser place libre aux appétits du capital privé. C'est le véritable objectif de la suppression de la taxe professionnelle. »

Conseil de circonscription de Montreuil

7^e circonscription de la Seine-Saint-Denis
député Jean-Pierre BRARD

L'objet du conseil de circonscription est de rendre compte de l'activité du député, de consulter les habitants de la circonscription, de présenter les grandes orientations des projets de lois, de contribuer à l'élaboration de textes législatifs, de créer des groupes de travail, de proposer au député des projets de questions au gouvernement, de mettre en œuvre tout ce que notre conseil jugera utile pour satisfaire aux exigences des luttes en cours ou à initier.

adresse postale : 45 rue du Capitaine Dreyfus
93 100 Montreuil

adresse électronique : courriel@conseilsept.info

Pour s'informer, un site : www.conseilsept.info

