



## Grand Paris Express

Protocole Gouvernement Région du 26 janvier 2011

### Consolider les avancées Valider le tracé direct desservant Montreuil

#### Le projet Grand Paris Express : une avancée majeure

Le débat public a révélé une forte demande en faveur d'un rapprochement des projets de la région (Arc Express) et du gouvernement (métro du Grand Paris). Le travail réalisé par le conseil régional et par le ministère de la ville répond pour l'essentiel à cette demande et permet d'espérer une relance rapide d'investissements qui n'ont que trop tardé.

C'est ainsi que le Grand Paris Express prévoit une rocade complète, qui relie à l'Est Saint-Denis à Champigny en passant par Bobigny la Folie puis par Montreuil et Val de Fontenay (variante 1 : trajet direct) ou par Rosny-sous-Bois et Noisy-le-Grand (variante 2 : tracé Est).

C'est une avancée majeure puisque la desserte de la proche banlieue Est était totalement absente du projet Grand Paris et renvoyée à un avenir incertain dans le projet Arc Express. Cette approche régionale conséquente est un des grands mérites du nouveau projet commun à l'État et à la région : **une rocade bouclée, un réseau maillé.**

L'AMUTC apporte son complet soutien à cette démarche et se réjouit de l'accord visant à financer rapidement les dispositions du plan de mobilisation de la région.

Bien des questions restent ouvertes quant aux choix techniques et à celui des tracés. L'AMUTC espère que l'important travail réalisé lors des débats sera réellement pris en compte et que les diverses contributions seront évaluées objectivement, dans l'intérêt général : il est important d'arriver au meilleur service rendu aux usagers pour chaque euro investi.

#### **Ce qui figure dans l'accord entre le Gouvernement et la région :**

- La réalisation d'une rocade bouclée passant par Bobigny La Folie et par Val de Fontenay
- L'engagement des études pour le prolongement de la ligne 9 du métro jusqu'à l'hôpital.
- L'engagement des travaux pour le prolongement de la ligne 11 jusqu'à l'hôpital.
- Le lancement du prolongement du tram T1 de Noisy-le-Sec jusqu'à Val de Fontenay.

#### **Ce qu'il reste à obtenir :**

- Pour Grand Paris Express, le choix du tracé reliant directement Bobigny la Folie à Val de Fontenay en passant par l'hôpital et les Ruffins. Ce tracé direct reste en concurrence avec un tracé passant plus à l'Est, en direction de Noisy-le-Grand.
- La réalisation du prolongement de la ligne 11 en une seule phase, jusqu'à Rosny Bois Perrier (RER E).
- L'engagement des travaux de prolongement de la ligne 9 à la suite de ceux de la ligne 11, sans démonter la plate forme technique du tunnelier (cela doit être pris en compte dans l'organisation du chantier de la 11).

## Sur le plan de mobilisation en proche banlieue Est

Pour l'AMUTC, le déblocage du plan de mobilisation constitue un point essentiel.

Notre premier motif de satisfaction est de voir enfin reconnue la nécessité urgente du prolongement de la ligne 9 du métro entre la Mairie de Montreuil et l'Hôpital intercommunal, en limite de Noisy-le-Sec et de Romainville. Ce petit prolongement (deux stations) n'est pas seulement vital pour Montreuil, il constitue un élément majeur du maillage du réseau à l'Est en assurant la correspondance avec le tram T1 puis avec le prolongement de la ligne 11 du métro ainsi qu'avec Grand Paris Express (si le tracé direct proposé au protocole est retenu).

Ce prolongement devrait être réalisé à la suite de celui de la ligne 11, dont la mise en service prévue en 2019. **Il en constitue le complément nécessaire.** Il apportera à la ligne 11 un supplément de trafic très important et soulagera la ligne 9 entre la mairie de Montreuil et Nation. Il pourrait bénéficier du tunnelier mis en place pour la ligne 11 si les études sont conduites avec la rapidité nécessaire, ce qui générerait d'importantes économies.

Un second motif de satisfaction est la confirmation de la réalisation du tram T1 entre Noisy-le-Sec et Val de Fontenay. Ce lien représente une importance cruciale pour les quartiers de Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil et Fontenay-sous-Bois actuellement très mal desservis et qui concentrent les cités d'habitat social.

L'inscription du prolongement de la ligne 1 du métro jusqu'à Val de Fontenay, en correspondance avec le tracé direct de Grand Arc Express, est un troisième motif de satisfaction.

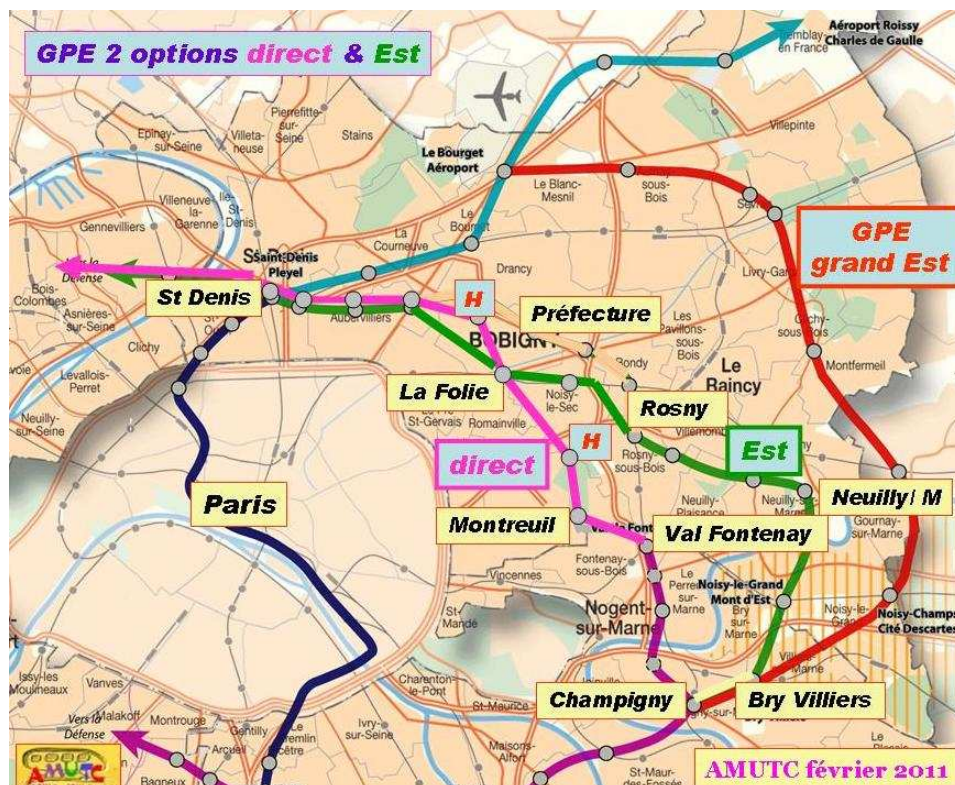
En revanche, notre inquiétude est grande concernant le prolongement de la ligne 11 de la Porte des Lilas à Rosny-bois-Perrier. La bonne nouvelle est que l'inscription au plan de mobilisation est confirmée. La mauvaise nouvelle est que la partie allant de l'hôpital à Rosny-sous-Bois Bois Perrier est différée sine die, pour ne pas dire abandonnée. Le débat public tenu à l'automne 2010 a pourtant fait ressortir un large consensus pour une réalisation sans phasage dont le bilan économique et social est bien meilleur. Le tronçon contesté dessert en effet les cités sociales de La Boissière et du Londeau. Le phasage se traduirait par un surcoût important et par une réduction du trafic considérable. En clair, l'économie temporaire n'en vaut pas la chandelle.

L'AMUTC n'en salue pas moins le pas en avant très significatif que constitue l'inclusion dans le protocole des propositions du plan de mobilisation.

## Quel tracé pour Grand Paris Express entre Champigny et Bobigny ?

La carte annexée au protocole entre l'État et la Région propose deux tracés entre Saint-Denis (Pleyel) et Champigny (le Plant), où une correspondance est prévue vers Orly pour la desserte de la plaine centrale du Val-de-Marne :

- Un tracé direct par Val de Fontenay appelé ci-après « tracé direct » (en rose sur la carte)
- Un tracé plus à l'Est, par Neuilly-sur-Marne, reliant Bobigny la Folie à Neuilly-sur-Marne et Noisy-le-Grand, appelé ci-après tracé Est (en vert sur la carte).

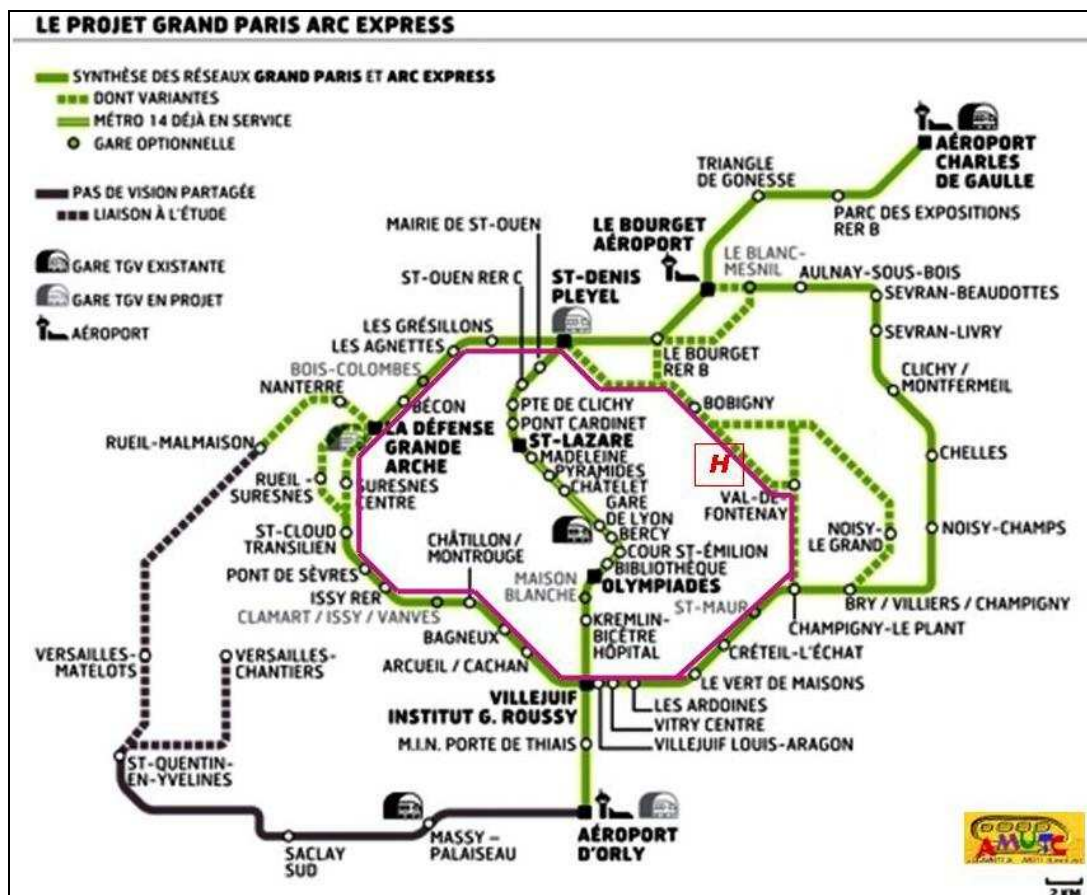


Cette carte présente les deux tracés officiels figurant sur la carte annexée au protocole Etat-Région

Un coup d'œil sur la carte montre que le tracé Est s'éloigne fortement du tracé initial de la rocade Arc Express :

- Entre Rosny-sous-Bois et Neuilly-sur-Marne, il s'agit purement et simplement d'une 4ème radiale dans ce secteur, venant s'insérer à égale distance du RER E nord (ligne de Chelles) et du RER A (ligne de Marne la Vallée) et compléter le RER E sud (ligne de Tournan).
- Entre Neuilly-sur-Marne et Noisy-le-Grand Mont d'Est, ce tracé retrouve une fonction de rocade, mais elle est très proche de l'arc Grand Est (Villiers, Noisy-Champs, Chelles).

Ainsi le tracé Est s'inscrit mal dans la philosophie d'Arc Express dont l'objectif principal est de faciliter les relations de banlieue à banlieue en réduisant les temps de parcours et en multipliant les choix pour les usagers (grâce aux correspondances). Le schéma suivant permet de bien comprendre le problème.



### Les temps de parcours

Il est clair que le tracé direct permet des temps de parcours sensiblement meilleurs pour les différentes liaisons entre les banlieues. Le tracé Est impose une correspondance à Bry-Villiers qui pénalise fortement les temps de parcours et l'agrément des trajets.

### Les correspondances et la connectivité régionale (maillage)

Le nombre et la qualité des correspondances constituent un critère essentiel. Le tableau suivant recense les correspondances de ces deux tracés avec les radiales existantes ou prévues dans le protocole entre la région et l'État, en suivant la carte du Nord au Sud :

**Tableau des correspondances (maillage du réseau)**

Ligne	Statut	Tracé Direct par Montreuil	Tracé Est
Tangentielle	En travaux	Bobigny la Folie	Bobigny la Folie
Tram T1 nord	En service	Hôpital Avicenne	Hôpital Avicenne Noisy-le-Sec
RER E nord	En service	Bobigny Folie (gare à créer)	Bobigny Folie (gare à créer) Rosny Bois-Perrier
Métro Ligne 5	En service	Bobigny Folie (gare à créer)	Bobigny Folie (gare à créer)
Bus HNS N3	Programmé	Bobigny la Folie	Bobigny la Folie

Tram T1 sud	Programmé	Montreuil Ruffins Val de Fontenay	<b>NON</b>
Métro ligne 11	Programmé	Montreuil Hôpital	<b>NON</b> *
Métro ligne 3	Demandé **	Montreuil Hôpital	<b>NON</b>
Métro ligne 9	Etudes	Montreuil Hôpital	<b>NON</b>
Métro ligne 1	Etudes	Val de Fontenay	<b>NON</b>
RER A	Existant	Val de Fontenay	Noisy-le-Grand Mont d'Est
RER E sud	Existant	Val de Fontenay	Bry-Villiers

\* Le protocole État Région prévoit un terminus à l'Hôpital de Montreuil. La prolongation jusqu'à Rosny-sous-Bois Bois Perrier, envisagée et souhaitable, n'y est pas mentionnée !

\*\* Ce prolongement jusqu'à Noisy-le-Sec (RER E) est nécessaire à la desserte des quartiers sensibles de Montreuil, Romainville et Noisy-le-Sec. Il ne figure pas au protocole État-Région, mais il sera réalisé un jour sous une forme ou une autre et devrait être maillé avec Grand Arc Express.

Ce tableau met en lumière le prix payé en termes de connectivité par le tracé Est qui fait un détour pour desservir Neuilly-sur-Marne : il passe, dans sa partie sud, très au large de la zone desservie par le métro. Le tracé direct apporte la meilleure connectivité.

### *La desserte des zones à développer*

Les investissements engagés par la collectivité peuvent et doivent contribuer à la création d'emplois et à la construction de logements en favorisant l'aménagement de secteurs actuellement mal desservis. Le tableau ci-après recense les principales zones de développement potentiel du secteur souffrant aujourd'hui d'une desserte insuffisante ou nulle.

Il montre que, du point de vue du développement, le trajet direct dessert les zones les plus importantes : deux zones aujourd'hui non desservies (le secteur de Bobigny La Folie et Noisy-le-Sec Ouest ; le plateau de Montreuil Romainville avec d'importantes perspectives de développement soutenues par le conseil régional) et le pôle régional de Val de Fontenay, appelé à devenir le nœud de transport majeur de l'Est Parisien.

Ces zones ne sont pas desservies par le tracé Est, à l'exception du secteur Bobigny-la Folie Noisy-le-Sec sur le canal de l'Ourcq. Ce tracé assure en revanche la desserte du secteur des hôpitaux à Neuilly-sur-Marne, qui dispose de réserves foncières. Mais c'est au prix d'un important détour qui grève les temps de parcours et la connectivité et qui renchérit fortement le projet.

**Tableau des zones à développer**

<b>Zone à développer</b>	<b>Desserte actuelle</b>	<b>Potentiel</b>	<b>Tracé Direct</b>	<b>Tracé est</b>
Noisy-le-Sec Ouest Bobigny la Folie	Nulle	Très important	Gares à créer : ligne 5, RER E, Tangentielle, Arc express	Gares à créer : ligne 5, RER E, Tangentielle, Arc
Romainville Fort de Noisy - Secteur A3	Nulle	Important	Station Hôpital Ligne 11, T1, ligne 9, ligne 3	
Montreuil (Hauts)	Nulle	Important	- Station Hôpital Ligne 11, T1, ligne 9, ligne 3 - Station Ruffins T1	
Val de Fontenay	RER E et A	Très important	Station Val Fontenay T1, Ligne 1	
Rosny Bois Perrier	RER E	Important		Station Rosny
Villemomble Sud	RER E	Nul (carrières)		Arc Express Villemomble
Neuilly Hôpitaux	Nulle	Important		Arc Express Neuilly Hôpitaux
Noisy Mont d'Est	RER A	Important		Arc Express Mont d'Est
Champigny le Plant	Nulle	?	Correspondance Grand Paris	

## La desserte des cités sensibles

De nombreuses cités d'habitat social ont été construites sur le plateau de Montreuil, Romainville, Fontenay, Rosny-sous-bois et Noisy-le-Sec, à proximité des futures stations Hôpital et Ruffins prévues sur le tracé direct. Ces secteurs particulièrement desservis disposaient d'importantes réserves foncières qui ont facilité la construction de logements sociaux. On retrouve le même genre de situation à Neuilly-sur-Marne.

## T1 ou Grand Paris Express ?

Une objection a été faite au tracé direct : il ferait double emploi avec le projet de tram T1, qui fait partie du plan de mobilisation de la Région. On a du mal à comprendre cet argument quand on regarde la carte annexée au Protocole.

De Saint-Denis Pleyel à Avicenne les deux tracés envisagés sont identiques et se superposent presque exactement au tracé existant du T1. Cela ne pose aucun problème puisque les deux réseaux sont de nature complètement différente : d'un côté Grand Paris Express remplira une fonction de rocade régionale, de grande capacité et rapide, avec des stations distantes de 1 500 m environ ; de l'autre le tram T1 assure depuis des années, avec très grand succès, une desserte locale fine, avec des stations beaucoup plus rapprochées (de l'ordre de 300 mètres). Entre Avicenne et Val de Fontenay, le tram T1 compterait 24 stations (avec un changement de tram à Bobigny Picasso) au lieu de 4 pour Grand Paris Express (sans obligation de changer de train).

De ce fait le tram est nettement moins rapide que le métro automatique, sa capacité est moindre et il n'est pas très bien adapté aux longs trajets. Il n'en est pas moins irremplaçable et attendu avec impatience à Romainville et à Montreuil où il rendra d'énormes services, notamment pour relier ces quartiers défavorisés au réseau régional.

Personne ne semble d'ailleurs s'étonner qu'entre la Défense et Saint-Cloud, le tracé de Grand Paris Express vienne doubler le tram T2 et le transilien (ligne de Versailles RD). Chaque niveau de réseau remplit une fonction spécifique, de manière complémentaire aux autres niveaux.

L'argument avancé contre le trajet direct de Bobigny La Folie à Val de Fontenay est d'autant moins recevable que le tram T1 aura, sur ce secteur, un tracé très différent. Le point de départ n'est pas le même : le tram ne passe pas à Bobigny La Folie. Le parcours du tram est environ trois fois plus long de manière à bien desservir les différents quartiers de Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil et Fontenay-sous-Bois.

## L'évaluation des coûts

Il est nécessaire d'estimer précisément les coûts prévisibles. Ceux-ci sont naturellement fonction de la longueur du tracé, ce qui donne un avantage important au tracé direct et constitue un handicap sérieux pour le tracé Est.

## Synthèse

Au terme de cette revue rapide des mérites comparés des trois tracés étudiés, il est possible de faire une synthèse provisoire des forces et des faiblesses de chacun de ces tracés notés, en attribuant de une à quatre étoiles :

Tableau de synthèse

Critère	Tracé Direct	Tracé Est
Connectivité	****	**
Coût	****	**
Contribution au développement de territoires enclavés	***	***
Desserte des cités d'habitat social	***	**

Cette synthèse devra évidemment être précisée et affinée au vu de l'ensemble des éléments recueillis au cours des débats publics et des informations complémentaires fournies par les maîtres d'ouvrage. Sous cette réserve importante, cette première approche montre que le tracé direct constitue la réponse la plus pertinente au vu de ces critères, creusant un net écart avec le tracé Est.

## Améliorer la desserte de Villemomble, Neuilly-Plaisance et Neuilly sur Marne ?

Si le choix d'un trajet direct semble évident au vu des critères objectifs énumérés ci-dessus, il reste que le tracé Est apporterait des améliorations de desserte à des territoires défavorisés. Il est difficile de laisser sans réponse des problèmes qui pénalisent gravement les usagers et qui constituent un handicap au développement de ces territoires.

C'est précisément la raison pour laquelle le Conseil Général de la Seine-Saint-Denis a versé au débat, en novembre 2010, une proposition qui est reprise en grande partie dans le tracé Est figurant à l'accord.

Cela ne concerne pas vraiment le secteur de Noisy-le-Grand Villiers qui est aujourd'hui desservi par le RER A et par la branche Sud du RER E (Richardets, Emerainville). Ce secteur bénéficiera à l'avenir du passage du Grand Paris Express avec deux stations majeures à Bry-Villiers et à Noisy-Champs (cité Descartes). La desserte de ce secteur de Marne la Vallée sera ainsi assurée de manière satisfaisante (deux RER et une branche du Grand Paris Express) sans qu'il paraisse indispensable d'y amener la seconde branche du Grand Paris Express en renonçant au trajet direct plus efficace.

Il existe en revanche un vrai problème pour les territoires situés entre la branche nord du RER E (ligne de Chelles) et la ligne A du RER reliant Val de Fontenay à Noisy-le-Grand, secteur où l'on trouve de grandes cités d'habitat social desservies uniquement par bus et un réel potentiel de développement en limite de Chelles (hôpitaux).

Est-il vraiment impossible d'apporter à ce problème des solutions satisfaisantes sans pour autant détourner le tracé normal de la rocade de proche banlieue ? **Ce détournement pénaliserait un très grand nombre d'utilisateurs en allongeant leurs temps de parcours et en réduisant le nombre de destinations qui leur seraient ouvertes.** Il serait en outre très coûteux en termes d'investissement et d'exploitation.

Ne pourrait-on imaginer qu'une partie de l'économie réalisée en retenant le trajet direct puisse être utilisée à améliorer la desserte de ce secteur, par exemple sous la forme d'un prolongement de la ligne 11 du métro entre Rosny-sous-Bois et Noisy-le-Grand. Cette solution apporterait la desserte fine du territoire qui fait aujourd'hui défaut, en permettant la réalisation de deux fois plus de stations que ce qui est possible sur un réseau express.

Il ne s'agit pas, en l'occurrence, d'opposer les territoires mais d'apporter des réponses appropriées au niveau régional (une rocade bien maillée améliorant fortement les liaisons de banlieue à banlieue) et au niveau local (des prolongements de métro et des trams assurant une desserte fine de chaque banlieue).

## Un réseau maillé en proche banlieue Est

La carte ci-dessous montre ce que pourrait être le réseau de transports publics dans la banlieue Est si le plan de mobilisation de la région est mené à terme et si est retenu le trajet direct proposé pour Grand Paris Express. Tout cela est possible si la mobilisation des montreuillois, de leurs élus et de ceux des villes voisines se renforce

Réseau transports collectifs - AMUTC février 2011

