



pétition



de transports en banlieue nord

+ de QUALITÉ

+ de DESSERTES

+ de FRÉQUENCE

En accord avec le conseil unanime de la communauté d'agglomération Plaine Commune, nous demandons la réalisation complète et sans nouveaux retards des projets inscrits au Contrat de Plan 2000/2006 : le tramway Saint-Denis/Epinay/Villetaneuse, le prolongement du T1 jusqu'à Asnières, le tramway Sarcelles/Saint-Denis, la tangentielle Nord (SNCF), le prolongement de la ligne 12 de métro vers la mairie d'Aubervilliers.

En outre, nous demandons la poursuite du tramway Saint-Denis/Epinay/Villetaneuse de la Porte de Paris à travers la plaine Saint-Denis, le doublement et le prolongement de la ligne 13 du métro et la mise à l'étude de la réponse aux besoins nouveaux qui apparaissent dans les villes du territoire .

NOM .....

PRÉNOM .....

ADRESSE (facultatif) .....

À retourner à Plaine Commune ( service communication )  
21, avenue Jules-Rimet 93218 Saint-Denis cedex.

Acte 131 - 01 49 94 75 00



+ DE TRANSPORTS EN BANLIEUE NORD !

+ DE FRÉQUENCE

+ DE DESSERTES

+ DE QUALITÉ



Bulletin infos transports septembre 2004

## de transports en banlieue nord

### DÉLIBÉRATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE PLAINE COMMUNE

Lors d'un conseil communautaire extraordinaire, le 29 juin dernier, sur le site de la future station " Proudhon-Gardinoux " de la ligne 12 du Métro, les élus cde Plaine Commune ont adopté à l'unanimité une délibération qui exige des pouvoirs publics la réalisation intégrale des grands projets inscrits au contrat de Plan Etat/Région en cours.

«Pôle de développement majeur pour la Région Ile de France, Plaine Commune est un territoire dont le dynamisme doit être accompagné par une véritable irrigation en transports collectifs.

Pôles de travail et d'emploi, de recherche scientifique, de formation à tous les niveaux avec un habitat en évolution constante, centre d'événements majeurs avec le Stade de France, ces centralités doivent toutes être reliées entre elles et aux réseaux régionaux.

Pôle de vie pour des centaines de milliers d'habitants, de salariés, d'étudiants, de visiteurs, le territoire de Plaine

Commune a besoin d'un environnement de qualité, impliquant notamment la réduction de pollution de l'air et la diminution des émissions de gaz à effet de serre, conformément aux exigences de la loi sur l'air. La tenue des engagements pris par le plan des déplacements urbains d'Ile-de-France de réduire la circulation automobiles et de favoriser les modes de déplacements doux, y compris les transports en commun, contribue à la réalisation de ces objectifs.

Ce territoire de la banlieue Nord qui a dû son développement industriel à ses voies ferrées, à



#### BRÈVES

Jacques Poulet  
Président de Plaine  
Commune  
" UNE IRRIGATION  
INDISPENSABLE "   
L'irrigation du territoire  
par les transports  
collectifs est  
indispensable au  
développement  
économique, urbain et  
social du territoire. La  
banlieue Nord n'est pas  
dépourvue de transports  
collectifs mais ils sont  
insuffisants : certaines  
zones sont davantage  
traversées que  
desservies, les centres-  
villes sont mal reliés  
aux réseaux régionaux  
et les transports de  
banlieue à banlieue sont  
quasi inexistantes.  
Cette situation appelle  
une démarche  
volontariste pour  
rattraper le retard dont  
souffre le territoire en  
matière de transports  
en commun.



son canal, a longtemps été marqué par des fractures urbaines ouvrant des voies de circulation traversantes, sans égard pour la vie locale...

Par ailleurs, les dessertes de banlieue à banlieue sont extrêmement déficientes.

Nous réaffirmons notre volonté de voir reliés les quartiers, et de disposer d'un service public des transports performant, ouvrant les mêmes droits aux déplacements pour tous, en particulier pour les populations modestes de ce territoire, disposant moins qu'ailleurs d'une voiture.

A ce titre, les projets inscrits au Contrat de Plan Etat/ Région 2000-2006 constituent un rattrapage et un accompagnement du développement du territoire, dans le cadre d'un rééquilibrage de la Région parisienne, prenant en compte les atouts des 7 villes (...) regroupées en Communauté d'agglomération.

Avec la programmation de 5 lignes nouvelles de transports collectifs en infrastructures lourdes pour un coût total de 780 millions d'euros, le Contrat de Plan Etat/ Région doit permettre de répondre aux besoins d'irrigation et de dessertes locales pour le développement, bien ancrées au réseau régional et pour une meilleure qualité de vie. [...]

Constatant des retards importants dans la réalisation de ces projets, le Conseil communautaire souhaite, une fois de plus et publiquement, au moment où le point est fait à mi-parcours du Contrat de Plan Etat/ Région, réaffirmer toute l'importance de ces projets et sa détermination à les voir menés à bien dans les délais prévus. [...]

Pour toutes ces raisons, le conseil communautaire redit son exigence d'obtenir le financement et la réalisation intégrale des 5 grands projets d'infrastructures, à savoir :

→ la tangentielle Nord entre Sartrouville et Noisy-le-Sec et en 1ère phase la réalisation du tronçon entre Epinay-sur-Seine et Le Bourget avec engagement immédiat de la résorption des passages à niveau ;

→ le prolongement de la ligne 12 du métro et la résorption du retard par une ouverture de la station Proudhon-Gardinoux en



2007 et dans la foulée l'ouverture du pont de Stains ;

## de transports en banlieue nord

→ le prolongement du tramway T1 depuis la gare de Saint-Denis vers Gennevilliers, dans le respect du caractère du pont de L'île Saint-Denis et de la rue Méchin ;

→ le tramway sur pneus Sarcelles-Pierrefitte-sur-Seine-Saint-Denis, en une seule phase ;

→ le SDEV (tramway Saint-Denis, Epinay-sur-Seine, Villetaneuse) [...] entre le quartier Orgemont, l'Université Paris 13 et la Porte de Paris à Saint-Denis.

**Il demande que les projets suivants soient inscrits comme des objectifs indispensables à un maillage de qualité de notre territoire, accompagnant son développement économique, urbain et social :**

→ le dédoublement et la requalification de la ligne 13 du métro et son prolongement à Stains-La Ceriseraie ;

→ le prolongement du SDEV de la Porte de Paris à Saint-Denis à Paris Evangile (station de la ligne EOLE), à travers La Plaine, nécessaire à la candidature de Paris aux Jeux Olympiques de 2012 ;

→ le prolongement de la ligne 12 du métro à la Mairie d'Aubervilliers et au-delà, jusqu'à la connexion avec le RER B à la gare d'Aubervilliers-La Courneuve ;

→ le prolongement de la ligne 4 à Pleyel.

**Il demande que soient actés :**

- la restructuration et

l'extension de la gare de Saint-Denis, centre du 3ème pôle multimodal de la Région Ile-de-France, totalement inadaptée aux besoins actuels, ainsi qu'une voirie de franchissement des lignes SNCF au Sud de la gare ;

→ le réaménagement de la porte de Paris, [...] qui doit être de qualité, en intégrant un futur enfoncement de l'autoroute A1.

[...]

**Il demande que les actions suivantes soient mises en œuvre à court terme :**

→ Améliorer la régularité et les fréquences des lignes RER B, C et D ;

→ Accélérer la mise en place des lignes Mobiliten ;

→ Accélérer la mise en place des projets des Pôles gares retenus par le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France, et y ajouter la Place du 8 mai 1945 à Saint-Denis.»

**La présente délibération est notifiée notamment au Préfet de Seine-Saint-Denis, au Préfet de Région, au Président du Conseil Régional d'Île-de-France, au**



Président du Conseil Général de Seine-Saint-Denis, au STIF, à la SNCF et RFF, à la RATP.



## ces transports qui conditionnent la qualité de vie et l'avenir

**Les transports publics, leur accessibilité et leur qualité sont vitaux pour notre territoire. D'abord pour les usagers actuels ou potentiels, ensuite pour le développement économique et l'aménagement des quartiers, enfin dans une perspective de développement durable (réduction de l'usage de la voiture). De grands chantiers doivent s'ouvrir sur le territoire. Il est essentiel qu'ils avancent sans retard et sans révision à la baisse de la qualité du service attendu.**

### LE TRAMWAY SAINT-DENIS, EPINAY, VILLETANEUSE

Il permettra, dans un premier temps, de relier Saint-Denis Porte-de-Paris à Epinay et Villetaneuse, avec une fourche au niveau du quartier de la Briche, au nord de la gare de Saint-Denis. Ensuite, il sera prolongé à travers La Plaine, et aura pour terminus la future gare parisienne Évangile du RER E.

Il reliera à la fois les gares RER C à Epinay, RER D à la gare de Saint-Denis, le métro (ligne 13) à la Porte de Paris et la future tangentielle nord à Villetaneuse ou il desservira l'Université Paris 13.

Il s'insère dans les projets urbains de la Porte de Paris, de la Confluence/gare de Saint-Denis, et des centres de Villetaneuse et Epinay. Son financement est assuré à 70 %

Date de mise en service : 2010

La candidature de Paris-Saint-Denis aux Jeux Olympiques rend sa seconde phase sur la Plaine Saint-Denis indispensable.



### LA PROLONGATION DU TRAMWAY ACTUEL VERS LES HAUTS-DE-SEINE

Le prolongement du T1 s'inscrit dans le projet plus large d'une rocade tramway dans la première couronne (Grand Tram), afin de créer entre ces villes une liaison qui ne passe pas par Paris.

Le tramway de Saint-Denis à Noisy-Le-Sec, est un élément de cette future rocade, et son prolongement vers Asnières-Gennevilliers (et à terme vers Nanterre la Défense) en constitue une étape



supplémentaire. Le projet a connu des retards dus aux difficultés de franchissement de la Seine et d'insertion urbaine au niveau de l'Île-Saint-Denis. Une solution acceptable par tous est aujourd'hui finalisée.

Il accompagne également de la rénovation du secteur de la gare de Saint-Denis où il croise le RER et le futur tramway Saint-Denis/Épinay/Villetaneuse.

Date prévisionnelle de mise en service : 2007

### BRÈVES

#### LES JEUX OLYMPIQUES

En juillet 2005 le comité international olympique décidera du lieu où se tiendront les Jeux Olympiques 2012. Si la candidature de Paris Saint-Denis l'emporte, ce que tout le monde souhaite, l'irrigation de la Plaine Saint-Denis en transports publics sera d'autant plus nécessaire pour desservir le Stade de France et les autres équipements prévus : piscine olympique d'Aubervilliers, centre des médias à Saint-Denis, etc.

La réalisation du prolongement de la ligne 12 du Métro, de la seconde phase du tramway Saint-Denis Epinay/Villetaneuse, à travers la Plaine, l'amélioration de la ligne 13, seront donc indispensables.

### BRÈVES

#### DES BUDGETS SOUS-ESTIMÉS

Les cinq infrastructures prévues au Contrat de Plan (hors ligne 13) sont aujourd'hui financées à hauteur de 780 millions d'euros alors que leur coût devrait être deux fois plus élevé.

Stéphane Privat  
Vice - Président de  
Plaine Commune  
délégué aux  
déplacements urbains:  
"UN PLAN LOCAL DE  
DÉPLACEMENTS"

L'offre de transports existants doit être améliorée, notamment sur la ligne de métro n°13. Il convient de structurer les attentes de la population en matière de transports via un Plan local de déplacements.

ces transports qui conditionnent la qualité de vie et l'avenir



**METRO : LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 12**

Le prolongement de la ligne 12 (Mairie d'Issy- porte de la Chapelle) jusqu'au centre-ville d'Aubervilliers est adapté pour desservir un grand nombre d'habitants sur un territoire restreint ; il crée le lien qui manquait entre Aubervilliers et Paris.

Le projet a connu de nombreux retards, car la somme inscrite au contrat de plan n'est pas suffisante pour ouvrir les trois stations du tracé.

La solution retenue pour le moment est l'ouverture d'une seule station, "Proudhon-Gardinoux" (prévue pour 2008), la réalisation du gros œuvre jusqu'à "Pont de Stains", et le travail du tunnelier jusqu'à "Mairie d'Aubervilliers", ce qui reporte l'ouverture de ces deux stations à 2011 ou 2012. Il manque aujourd'hui 35 millions d'euros pour réaliser ces deux stations.

La réalisation de l'ensemble des deux premières stations pourraient être aujourd'hui retardée.

**LE TRAMWAY SUR PNEUS SARCELLES/SAINT-DENIS**

Le projet représente une liaison directe entre Saint-Denis, Pierrefitte et Sarcelles.

La correspondance tram-tangentielle ouvrira des possibilités de déplacements



Est/Ouest avec le reste de la banlieue Nord. De plus, il rejoint le tramway existant à la place du 8 mai 45. Le " TCSP " représente également pour Pierrefitte qui souffre aujourd'hui de la coupure formée par la RN1, un élément clé de la requalification urbaine tout en desservant des quartiers enclavés comme celui des Poètes.

Mise en service prévue : 2007 ; Début des travaux : courant 2005 Mais seuls 40 % de son coût sont inscrits au contrat de plan

**LA TANGENTIELLE SNCF NORD**

Il s'agit, afin d'améliorer les liaisons de banlieue à banlieue, d'utiliser la voie ferrée existante, la grande ceinture, aujourd'hui exclusivement consacrée au transport du fret. Un premier tronçon du projet reliera Sartrouville à Noisy-le-sec, en passant sur Plaine Commune par Epinay, Villetaneuse, Pierrefitte, et Stains. Le projet assurera de nombreuses correspondances (RER A B C D E, futurs tramway Saint-Denis/Epinay/Villetaneuse



et Sarcelles/Saint-Denis).

Par ailleurs, cette ligne et le traitement des gares qui l'accompagnent contribuent au renouvellement urbain en cours dans les villes traversées et au développement économique.

Deux options sont à l'étude : soit le train classique, soit l'option train léger (à capacité moindre mais à plus grande fréquence).

Son financement est problématique : il représente environ 40 % du coût. Une étude est actuellement menée pour trouver un passage adapté.



**DOUBLER ET PROLONGER LA LIGNE 13 DU METRO**

La ligne 13, diagonale fédératrice du territoire, est appelée à de forts développements. Or, déjà aujourd'hui, les conditions de transports de ses usagers ne sont pas satisfaisantes

La ligne est confrontée à une demande élevée et croissante qui va encore s'enfler du fait de son prolongement sur Gennevilliers, de l'arrivée massive de nouveaux salariés et habitants sur le territoire de la communauté.

La mise en place par la RATP du système " ouragan " permettant d'augmenter la fréquence des rames ne va pas permettre de faire face à l'augmentation de la demande sur une ligne déjà surchargée.

Le dédoublement de la ligne depuis le centre de Paris et son prolongement jusqu'à Stains (La Cernaie) sont les seules solutions satisfaisantes à une situation qui ne peut aller qu'en se dégradant. L'axe constitué par la ligne 13 doit désormais être considéré comme de tout premier plan dans les préoccupations des pouvoirs publics.

**MOBILIER ET COMITÉS DE PÔLE**

**Bus :** Dans le cadre des objectifs du PDU (Plan de Déplacements Urbains) régional, un travail

réunissant tous les partenaires concernés est engagé pour améliorer le fonctionnement de lignes de bus identifiées comme les plus importantes (réseau " mobilier "). Plusieurs sont concernées sur notre territoire :

**Le 170** dont les travaux sont en cours : la région, le département, et Plaine Commune (et les autres villes traversées) contribuent, notamment à travers la requalification de l'avenue de la République à Aubervilliers, et des travaux au terminus gare de Saint-Denis, à redonner confort et rapidité à la ligne. Suivent : le 153, le 154, le 150 puis les 173, 174, 178, 268 et le 152.

**La requalification des gares** et pôles multimodaux comme la gare de Saint-Denis ou celle d'Epinay et de leur environnement urbain font l'objet d'études et de projets concertés à travers des " comités de pôle ".



Ce travail débouchera sur des transformations importantes de ces secteurs pour une meilleure organisation des quartiers et une plus grande fluidité des circulations.

**BRÈVES**

**LES ARCHIVES NATIONALES AUX TARTRES**

C'est maintenant décidé, les Archives Nationales s'installeront aux Tartres, sur Pierrefitte, tout près de l'Université Paris 8 Saint-Denis. Cette arrivée implique un meilleur fonctionnement de la ligne 13, donc son dédoublement, de même que son prolongement à Stains, notamment pour accompagner la requalification en cours des quartiers et l'aménagement, à terme, des Tartres.

**STIF**

Le conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) a adopté, le 12 juillet 2004, à l'unanimité, un vœu réclamant une amélioration rapide, réelle et durable, des conditions de transport sur la ligne 13 de métro : « demande est faite à la RATP, en urgence, de présenter un projet d'amélioration dans les plus brefs délais fondé sur une modernisation et une restructuration lourde de la ligne - notamment son dédoublement en continuité avec la ligne 14 et son prolongement vers Stains » Le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, reconnaît ainsi l'urgence d'investissements conséquents pour stopper la dégradation de la ligne.



**BRÈVES**

**CES CENTRES VILLES QUI ATTENDENT LES TRANSPORTS PUBLICS**

Au nord de la communauté trois villes attendent depuis des décennies une meilleure desserte en transports en commun non seulement pour les usagers mais aussi parce que la réussite de projets urbains déterminants en dépend : Epinay a besoin du tramway pour son centre ville et pour désenclaver le quartier d'Orgemont, Villetaneuse attend le tramway et la tangentielle pour assurer l'extension de l'université et l'achèvement de son centre-ville, Pierrefitte a besoin du tramway sur pneu pour requalifier la RN1 et son centre- et Stains compte sur le prolongement de la ligne 13 du métro.