

Prolongement de la ligne

Dossier réalisé par Jean-François Monthel, Aude Rossigneux et Elina Mathias

Cette fois, c'est officiel : le prolongement de la ligne 1 du métro, de Château de Vincennes à Val-de-Fontenay, revient dans le débat public. Pas encore de métro aux Grands-Pêchers, donc, mais une nouvelle étape pour un projet que Montreuil défend de longue date.

Quelques kilomètres de tunnel, trois nouvelles stations, dont une aux Grands-Pêchers : derrière le tracé se joue une question bien plus vaste. Celle de l'accès aux transports de quartiers denses de l'Est parisien, qui en sont restés trop longtemps éloignés. Pour leurs habitants, une station de métro, ce sont des trajets raccourcis, des correspondances évitées, mais surtout un accès facilité à l'emploi, aux études, aux soins, aux loisirs. Bref, une autre place dans la métropole. En offrant une alternative à la voiture à des milliers d'habitants, le prolongement répondrait à un double enjeu : réduire les inégalités d'accès aux transports et accompagner la transition écologique. Le projet n'est ni décidé ni ficelé. C'est maintenant qu'il revient dans la discussion. Du 5 octobre au 11 décembre, la concertation préalable permettra à chacun de se faire une opinion et de faire entendre la sienne.



JEAN-LUC TABUTEAU

Concertation publique : rendez-vous le 24 septembre !

Venez vous informer et échanger sur le prolongement de la ligne 1 ! Une réunion publique de présentation de la concertation se tiendra jeudi 24 septembre à 19h, à l'école Anatole-France, 18, rue Anatole-France, en présence de Patrice Bessac, maire de Montreuil, Gaylord Le Chequer, premier adjoint, Amir Rouibi, adjoint à la vie des quartiers, au développement de la citoyenneté et à la démocratie locale, et Mathieu Quittre, conseiller municipal délégué à la mobilisation pour les prolongements des lignes 1 et 9 du métro et du tramway. Du 5 octobre au 11 décembre, la concertation sera organisée par Île-de-France Mobilités, sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP), autorité indépendante



ESTELLE REVESCHIE PUCHARSKI

chargée de garantir l'information et la participation du public. Réunions, ateliers thématiques, rencontres de proximité et contributions

en ligne permettront de poser ses questions, donner son avis et faire connaître les besoins du territoire. Le dossier complet, les variantes

étudiées et le calendrier des rendez-vous seront mis en ligne le 21 septembre sur le site du projet. Nul besoin d'être expert du métro pour participer !



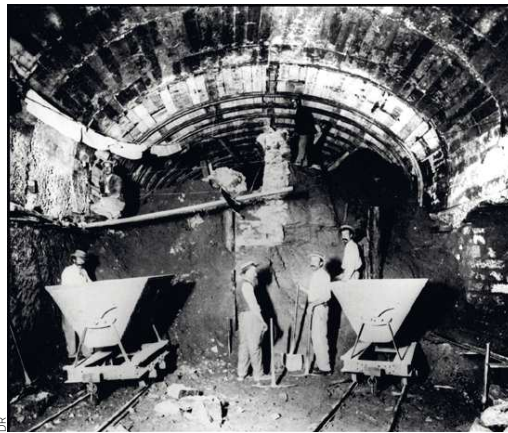
EN CHIFFRES

3

nouvelles stations sur près de 5 km

20 minutes
C'est le temps nécessaire pour rejoindre Châtelet après le prolongement, contre 40 minutes actuellement depuis les Grands-Pêchers

1 : Montreuil mobilisée !



Au tout début du XX^e siècle, les ouvriers ont creusé le tunnel qui allait abriter la ligne 1.



Travaux d'aménagement de la station Nation en 1901.

Si vous avez raté les épisodes précédents



Prolonger la ligne 1 de Château de Vincennes jusqu'à Val-de-Fontenay, avec une station aux Grands-Pêchers, et ainsi offrir le métro aux quartiers qui en sont restés éloignés : l'idée est presque centenaire. Alors qu'une nouvelle concertation s'ouvre cet automne, retour sur une très longue histoire.

Peu de dossiers franciliens battent ce record d'attente. Dans les archives de la RATP, on trouve des projets de prolongement vers

Fontenay dès les années 1930, puis de nouvelles études dans les années 1950. Près d'un siècle plus tard, le métro s'arrête toujours à Château de Vincennes, comme si la ligne refusait de quitter les beaux quartiers pour aller desservir les cités populaires.

TROIS NOUVELLES STATIONS : LES RIGOLLOTS, GRANDS-PÊCHERS ET VAL-DE-FONTENAY

Le projet actuel prévoit de prolonger la ligne sur environ 5 kilomètres, avec trois nouvelles stations : Les Rigollets à Fontenay-sous-Bois, Grands-Pêchers à Montreuil, puis Val-de-Fontenay. Pour le haut Montreuil, l'enjeu est majeur : desservir enfin par le métro des quartiers denses qui en sont historiquement éloignés. À Val-de-Fontenay, la ligne rejoindrait les RER A et E et, à terme, la ligne 15 et le T1.

Mais entre le projet et le premier métro, les obstacles se sont accumulés.

2014 : le projet repart. Une première concertation publique est organisée

en 2014-2015. Plusieurs tracés sont examinés et, en **2016**, le passage par les Grands-Pêchers est retenu. Les études avancent. **Fin 2020**, Île-de-France Mobilités approuve le projet qui doit être soumis à enquête publique.

2022 : sérieux coup d'arrêt. L'enquête publique recueille plus de 8000 contributions. La commission d'enquête publique reconnaît l'intérêt général du prolongement mais rend, à l'unanimité, un avis défavorable au projet présenté. En cause : son coût, son bilan socio-économique, les nuisances et les conséquences pour les riverains, mais

aussi ses impacts environnementaux, notamment dans le bois de Vincennes. En décembre, l'État refuse de déclarer le projet d'utilité publique « en l'état ». La nuance compte : c'est cette version du projet qui est retoquée, pas le principe du prolongement. Ni, au fond, le droit de ce quartier de Montreuil à avoir enfin son métro.

2024-2026 : on reprend la copie. Île-de-France Mobilités et la RATP relancent les études. Raccordement à Château de

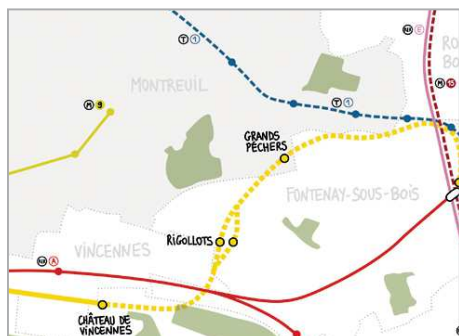
Vincennes, accès aux stations, arrière-gare, coûts, fréquentation et impacts environnementaux : plusieurs éléments sont réexaminés. Le sort du bois de Vincennes est particulièrement scruté, avec l'objectif de réduire l'emprise de travaux et le nombre d'arbres abattus. **2026** : nouvelle tentative. Une nouvelle concertation doit s'ouvrir cet automne, sous l'égide de trois garantes indépendantes de la Commission nationale du débat public. Le projet est désormais évalué à environ 1,7 milliard d'euros hors taxes, aux conditions économiques de 2026, avec une mise en service envisagée à l'horizon **2040**.

À Montreuil, la Ville continue de défendre ce prolongement, et de nouveaux crédits destinés aux études ont été inscrits cet été au contrat de plan État-Région.

Après presque un siècle de projets, d'études, de tracés et de contretemps, la ligne 1 aux Grands-Pêchers reste donc à construire, au propre comme au figuré. La concertation de cet automne dira si cette nouvelle copie permet enfin de franchir l'obstacle qui avait stoppé la précédente, pour que ces quartiers mis à l'écart sortent enfin de l'angle mort du réseau. ■ Aude Rossigneux

► Suite de la page 7

Urbanisme. Des milliers d'habitants de Montreuil vivent encore trop loin du métro...



Les Grand-Pêcheurs, les Ruffins, Le Morillon... Sur les hauteurs de Montreuil, les cités ont fleuri après-guerre. La priorité était d'offrir un logement digne aux ouvriers qui travaillaient à la reconstruction du pays. Le réseau des transports en commun, organisé par l'État, n'a hélas jamais suivi. L'arrivée de la ligne 1 du métro réparerait cette injustice sociale qui perdure depuis près d'un siècle.

Le scandale du bus 122 », titrait *La Voix de l'Est*, en décembre... 1961 ! L'hebdomadaire dionisien pointait alors les défaillances de cette ligne cruciale pour les habitants des Ruffins, des Grands-Pêcheurs et du quartier Le Morillon, travailleurs serrés comme des sardines, ouvriers usés par les travaux les plus ingrats. Les « anciens » du quartier Le Morillon se rappellent avoir longtemps bataillé, au début des années 1980, aux côtés de la municipalité (alors dirigée par le communiste Marcel Dufriche), pour obtenir le prolongement de cette même ligne 122 jusqu'à la gare de Val-de-Fontenay (ouverte en 1977).

Plus récemment, la pétition « Plus de bus pour Montreuil », lancée par la municipalité en 2022, a recueilli près de 22 000 signatures en quelques jours. « Dans les quartiers populaires de l'Est parisien, il faut toujours se battre pour les transports en commun », arguait le maire de Montreuil et président d'Est Ensemble, Patrice Bessac.

La mobilisation de Montreuil et des villes voisines, regroupées au sein de l'Association de promotion pour le prolongement de la ligne 11 (APPL11), a d'ailleurs pesé de tout son poids dans l'arrivée du métro à la Boissière, où ont ouvert les nouvelles stations Montreuil-Hôpital et La Dhuy. Mais du côté des Ruffins et des Grands-Pêcheurs, hélas, rien n'a changé. « Ces quartiers sont des zones blanches, sans

« Dans les quartiers populaires de l'Est parisien, il faut toujours se battre pour les transports en commun »

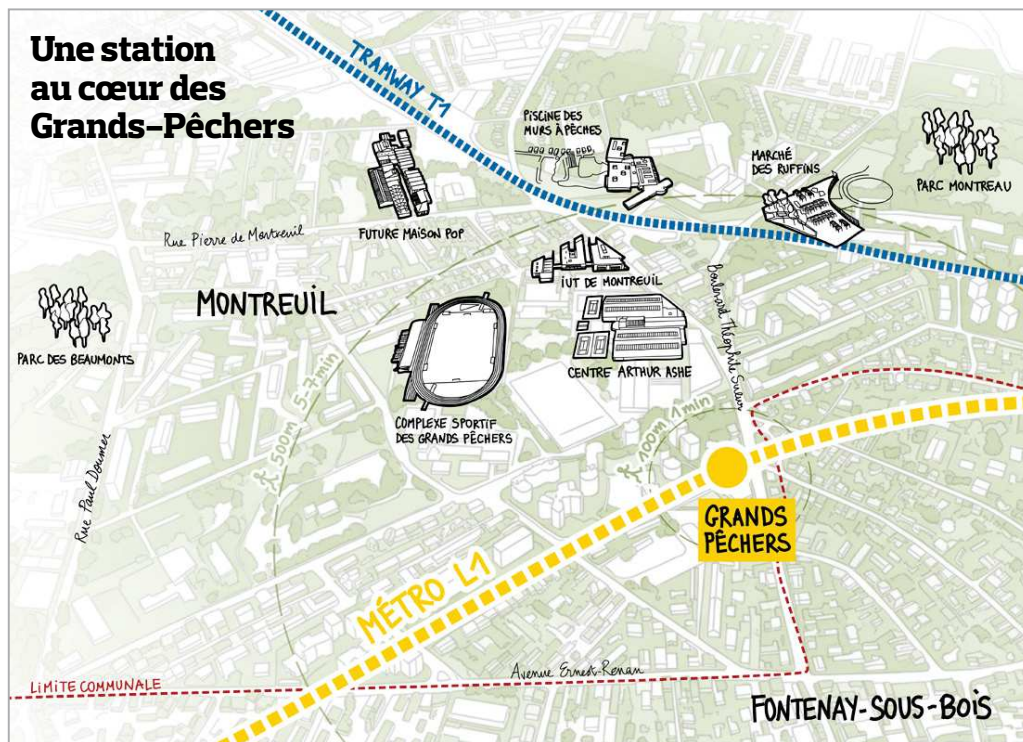
Patrice Bessac

transport lourd à proximité », affirmait encore dernièrement Patrice Bessac dans le journal *Les Échos*. L'urbanisation de ces secteurs de Montreuil ne date pourtant d'hier.

Elle a commencé après la Seconde Guerre mondiale et s'est poursuivie tout au long des « Trente Glorieuses », jusqu'à la fin des années 1970. L'urgence était à la reconstruction du pays et à la résorption de l'habitat indigne. « Quand mes parents sont arrivés ici, c'était Byzance, par rapport à leur logement parisien », témoigne un habitant des Grands-Pêcheurs dans le film

Mémoire du quartier Bel-Air – Grands-Pêcheurs, de l'association Passerelle de mémoire (visible sur YouTube). Autour du parc Montreau, les cités ont fleuri sur

d'anciennes et vastes terres agricoles, où proliféraient les murs à pêches, tombés en désuétude après avoir connu leur heure de gloire au temps des rois. La cité du « Clair logis » fut la première à sortir de terre. Son chantier a commencé en 1951, à l'initiative du mouvement ouvrier d'autoconstruction des « castors », sur un terrain cédé par la Ville. S'en est suivie la construction de dizaines d'autres résidences « à loyers modérés », ainsi que plusieurs foyers de travailleurs migrants, sous l'égide de l'Office public de l'habitat montreuillois et de divers bailleurs sociaux, tels



Située au cœur du quartier, la station des Grands-Pêcheurs offrirait un confort extraordinaire à des dizaines de milliers d'habitants. La ligne 1 viendrait également renforcer l'attractivité de ce secteur de Montreuil, en plein devenir (avec l'arrivée du tramway T1) et déjà fort de nombreux équipements et autres espaces verts.

que I3F (Groupe Action Logement) ou CDC Habitat. Citons notamment les groupes Coli (1960), Théophile-Sueur (1971), les Ruffins (1975), les Grands-Pêcheurs (1977), etc. Composé de plus de 60 % de logements sociaux, où résident des dizaines de milliers de Montreuillois, ce secteur de la ville est caractérisé par des taux de pauvreté et de chômage élevés, ainsi que par la jeunesse de sa population. C'est à cette jeunesse, notamment, que se destine la mobilisation pour le prolongement de la ligne 1, dont l'ouverture aux Grands-Pêcheurs pourrait intervenir d'ici 2040. ■

Jean-François Montheil



La cité des Grands-Pêcheurs a été bâtie durant l'

Ce qu'ils en disent...



Safiye, responsable du pôle lien social à la Régie de quartiers. J'habite entre le Bel-Air et les Grands-Pêcheurs depuis 1999 et je travaille à la Régie.

de quartiers depuis 2002. Nous organisons beaucoup de sorties familiales et culturelles à Montreuil, en région parisienne et à Paris, mais il faut parfois anticiper longtemps les horaires de bus pour être sûr d'arriver à l'heure. Un prolongement de la ligne 1 permettrait aussi aux habitants d'autres quartiers de venir davantage ici. Aujourd'hui, même les Murs à pêches sont difficiles d'accès en transports.



Benjamin, animateur du conseil de quartier du Bel-Air. Je travaille à mon compte dans le développement web et dois régulièrement rejoindre des clients

à Paris ou en région parisienne. Comme le 122 est constamment bondé, je descends généralement jusqu'à Mairie de Montreuil pour prendre le métro 9. Lors de la précédente concertation, beaucoup d'habitants qui rencontrent pourtant de vraies difficultés avec les transports n'ont pas pu s'exprimer, notamment les familles monoparentales, qui n'ont pas forcément le temps de participer à des réunions en soirée. Pour cette nouvelle concertation, l'enjeu sera aussi de les faire entendre.

« Justice sociale et justice environnementale sont indissociables » Gaylord Le Chequer



Gaylord Le Chequer, premier adjoint, délégué à la ville résiliente, l'aménagement, l'urbanisme, les espaces publics, les mobilités et la protection des Murs à pêches.

Concrètement, qu'est-ce que le prolongement de la ligne 1 changerait pour les habitants ?

Pour tout l'Est parisien, ce projet répond à un besoin majeur de transports. Dans le haut Montreuil, notamment aux Ruffins, à Théophile-Sueur, Le Morillon, au Bel-Air ou aux Grands-Pêchers, beaucoup

d'habitants n'ont pas d'alternative à la voiture pour leurs déplacements, notamment vers Paris. Cela pèse sur leur budget, compte tenu du coût du carburant, mais aussi sur l'environnement et la santé. Une partie de ces voitures contribue à l'engorgement de la porte de Bagnolet et de l'A3, avec des conséquences en matière de

pollution. Et les populations qui vivent loin des transports lourds sont essentiellement des classes populaires. Il y a donc, derrière ce projet, un enjeu fondamental de justice sociale, d'écologie et de santé publique.

Justice sociale et justice environnementale peuvent-elles aller de pair dans ce projet ?

Non seulement elles vont de pair, mais elles sont indissociables. Les canicules l'ont montré : elles touchent plus durement ceux qui vivent dans des environnements denses et ont des trajets domicile-travail plus longs. Développer les transports publics propres permet de réduire la dépendance à la voiture et de mieux partager l'espace public. Moins de voitures, c'est aussi de l'espace libéré pour développer les mobilités douces, renaturer, créer davantage d'espaces verts.

Autant de leviers qui permettent de répondre concrètement aux enjeux environnementaux.

Quelle place les habitants doivent-ils prendre dans la nouvelle concertation ?

Leur rôle est essentiel. Il faut d'abord répondre à une question : une infrastructure de type métro est-elle la bonne réponse aux besoins de déplacement et au nombre de voyageurs concernés ? Toutes les voix doivent s'exprimer. Lors de la précédente concertation, les contributions sur les réseaux sociaux ont été très nombreuses, mais les habitants se sont moins fait entendre. Nous avons la responsabilité d'aller vers eux, de leur donner l'information et de leur permettre de participer. La présence de la Commission nationale du débat public doit garantir que tous les acteurs seront entendus, pas unique-

ment ceux qui crient le plus fort.

Qu'est-ce qui vous rend optimiste sur la suite ?

D'abord, le maintien d'un consensus entre des élus de sensibilités différentes et le travail engagé par Île-de-France Mobilités. Sur un projet d'utilité publique, l'essentiel est de savoir ce qui est juste et utile pour les populations. Nous savons aussi très concrètement ce que l'arrivée d'un métro peut changer. Le prolongement de la ligne 11 à la Boissière a profondément transformé le quotidien des habitants. L'enjeu est désormais que les Montreuillois, notamment ceux du Bel-Air et des Grands-Pêchers, puissent faire entendre à leur tour leurs besoins et leur expérience. Car cette nouvelle étape ne peut réussir qu'avec eux.

Propos recueillis par Elina Mathias



des années 1970.



Il est souvent reproché au bus 122 d'être irrégulier et, par conséquent, souvent bondé.



Martine, retraitée du Bel-Air
Je suis habitante du Bel-Air, à la limite de Fontenay-sous-Bois, et je vais finalement assez peu dans le centre de Montreuil. La ville étant très étendue, il est parfois plus facile pour moi d'aller de l'autre côté. Je ne me rends d'ailleurs presque plus au théâtre ou au cinéma dans le Bas-Montreuil, notamment le soir, car il est trop compliqué, voire impossible, de rentrer. La ligne 11 du côté de la Boissière est une vraie amélioration.



Ismaël, vendeur à la station BP Nouvelle-France
Je suis à une heure de mon travail en transports. Ce n'est pas vraiment rejoindre Montreuil qui est compliqué, c'est d'atteindre le haut Montreuil, pratiquement accessible uniquement par le bus 122. Les bus ne peuvent malheureusement pas contrôler l'état du trafic. Il est indéniable qu'une ligne de métro rendrait le quartier beaucoup plus accessible, notamment pour ceux qui y travaillent et qui viennent de loin.



Yann, directeur de la Régie de quartiers
Nous avons une quarantaine de salariés, dont 29 en insertion, qui ne vivent pas tous à Montreuil et sont donc dépendants des transports en commun. Quand les bus manquent, certains terminent le trajet à pied depuis Mairie de Montreuil ou Fontenay-sous-Bois. Le métro est aussi une mobilité plus douce. Et avec l'arrivée d'une station, on peut aussi imaginer une nouvelle dynamique pour le quartier, grâce à l'installation de commerces et de services autour.



Rosie, habitante des Grands-Pêchers
Je prends souvent le bus pour mes rendez-vous médicaux, faire mes courses ou rendre visite à des amis. On attend parfois plus de 15 minutes, voire une demi-heure. Le quartier compte aussi beaucoup d'écoles, donc les bus sont rapidement très remplis. Si la ligne 1 passe par les Grands-Pêchers, ça va nous changer la vie.



Niakaté, gérant de la Source du Bel'Air et du restaurant du foyer migrant aux Grands-Pêchers
J'entends souvent les clients se plaindre du bus 122. Il y a beaucoup de retards, et les horaires ne sont pas très réguliers. Et quand le bus arrive, il est complètement bondé. Le prolongement de la ligne 1 pourrait amener pas mal de monde au restaurant. Surtout, ça changerait la vie des résidents du foyer, qui sont majoritairement non véhiculés. Cela leur donnerait un accès plus direct à Paris.



Vincent, dessinateur et caricaturiste
Je vais régulièrement voir des clients à Paris et en Île-de-France. Les bus sont peu nombreux, souvent remplis, et leurs horaires difficiles à prévoir. Alors, j'utilise surtout le scooter ou la voiture, faute d'une solution plus pratique. Je préférerais évidemment prendre le métro, notamment pour des raisons écologiques et économiques : stationner à Paris coûte très cher. Dans ma famille, plusieurs personnes sont en situation de handicap et ont beaucoup de mal à venir jusqu'ici. C'est donc souvent moi qui me déplace.