



# **CONVENTION D'ÉTUDE ENTRE LA VILLE DE BAGNOLET ET L'APUR**

**De la porte à la colline de Bagnolet,  
l'axe Galliéni-La Noue**

**Cahier 2  
La desserte en transports en commun**



## SOMMAIRE

<b>Renforcer la desserte en transports en commun du pôle Galliéni et du Haut Bagnolet, deux questions conjointes .....</b>	<b>3</b>
<b>La question d'une liaison en transport en commun à travers le parc départemental Jean Moulin.....</b>	<b>4</b>
Le relief, un facteur d'isolement pour les transports en commun .....	4
Rappels sur l'étude de faisabilité d'une liaison par téléphérique .....	6
La prise en compte du réseau départemental Natura 2000.....	8
<b>Quels enjeux pour le Haut Bagnolet et le pôle Galliéni ? .....</b>	<b>11</b>
Une priorité, le désenclavement des habitants du Haut Bagnolet.....	11
Conforter un pôle d'emploi régional de l'Est parisien .....	13
Les projets en transports en commun dans l'Est parisien.....	15
Les suites de l'étude.....	17
Une proposition alternative à court terme : demain, un Bus à Haut Niveau de Service sur l'axe requalifié de l'autoroute A3.....	21
<b>Annexes .....</b>	<b>23</b>
Annexe 1 : Les différents modes possibles.....	23
Annexe 2 : Premières données sur l'implantation d'un BHNS sur l'A3 .....	26
Annexe 3 : Exemple d'un Bus à Haut Niveau de Service sur la Bande d'Arrêt d'Urgence de l'A3 .....	28

Directeur de la publication : Francis Rol-Tanguy. Directrice de la rédaction : Dominique Alba. Étude réalisée par Florence Hanappe et Méhand Meziani avec Barbara Chabbal, Aurélie Hervouet et Madeleine Masse, sous la direction de Christiane Blancot. Cartographie, DAO : Bernadette Eychenne, Julien Gicquel, Madeleine Masse, Laurent Planchot, Jennifer Poitou et Anne Servais. Géomatique : Marie-Thérèse Besse. Maquette : Apur.

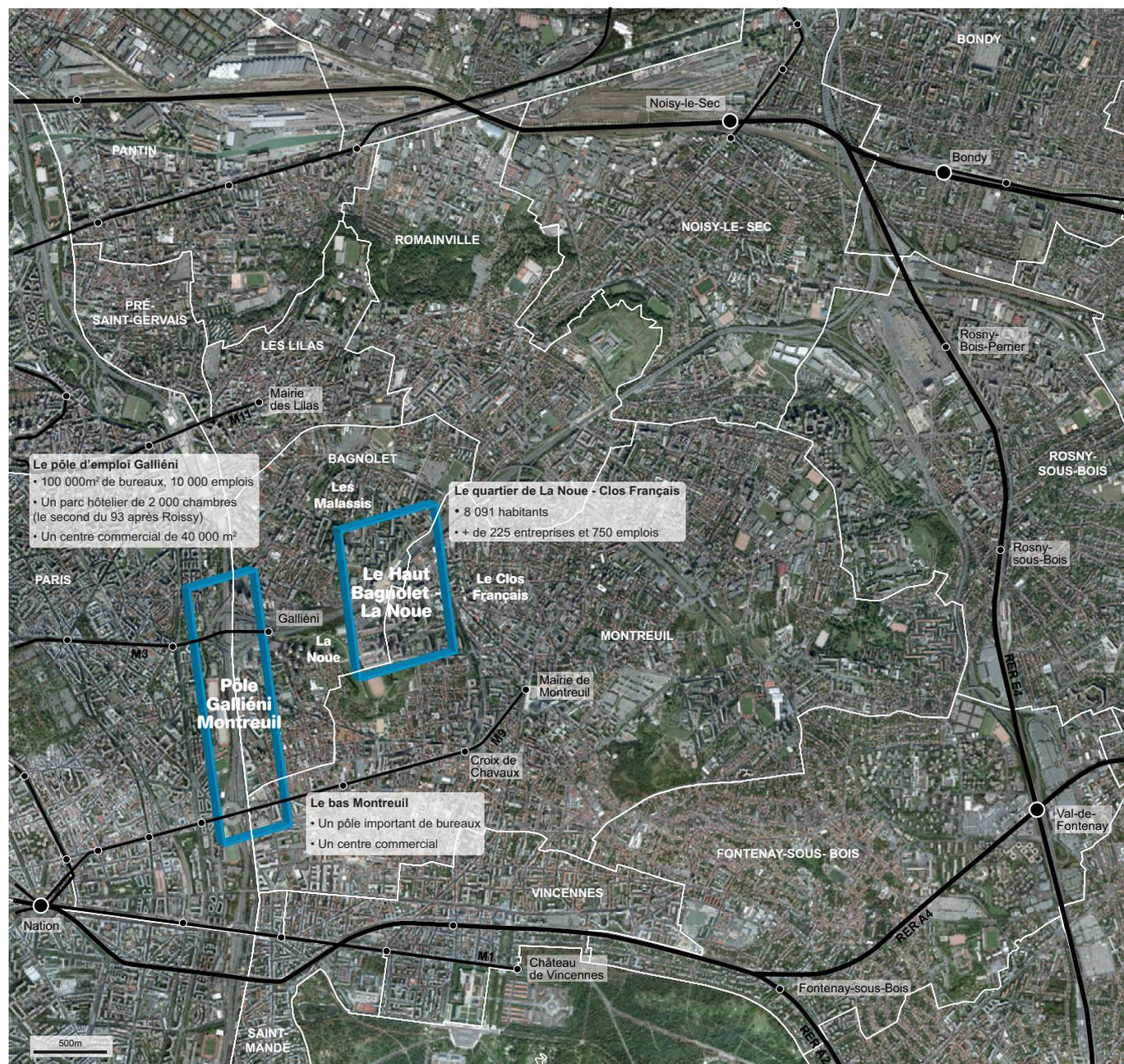


# Renforcer la desserte en transports en commun du pôle Galliéni et du Haut Bagnolet, deux questions conjointes

Le Haut Bagnolet, aujourd'hui classé en Zone Urbaine Sensible, est engagé dans un processus de renouvellement urbain. Ce secteur de la ville comprend les quartiers les plus densément peuplés (avec plus de 8 000 habitants et plus de 200 hab./ha), malgré une desserte en transport en commun insuffisante.

Pour accompagner la requalification de ces quartiers et conforter leurs perspectives de mixité, il s'agit d'interroger l'évolution du maillage en transport en commun du Haut Bagnolet et, plus particulièrement les possibilités de relier le quartier de la Noue au pôle Galliéni situé en contrebas.

Parallèlement, la question se pose des investissements publics mis en œuvre pour soutenir l'émergence d'un véritable pôle d'emploi de l'Est parisien. Il s'agit d'accompagner de manière stratégique le redéveloppement économique d'un pôle intercommunal Bagnolet-Montreuil, désignant ce grand secteur allant du pôle Galliéni jusqu'au Bas Montreuil au sud, et remontant à l'est le long de l'A3 et de la zone d'activités Jean Lolive qui borde le quartier de la Noue.



# La question d'une liaison en transport en commun à travers le parc départemental Jean Moulin

## Le relief, un facteur d'isolement pour les transports en commun

Le parc départemental, qui entoure le quartier de la Noue et du Clos français à l'ouest et au sud, offre un cadre remarquable avec des vues exceptionnelles sur la métropole. Il forme aussi une grande coupure urbaine, tout comme l'autoroute A3, qui sépare en deux la commune.

Les habitants ont peu d'alternatives de choix en matière de transports en commun :

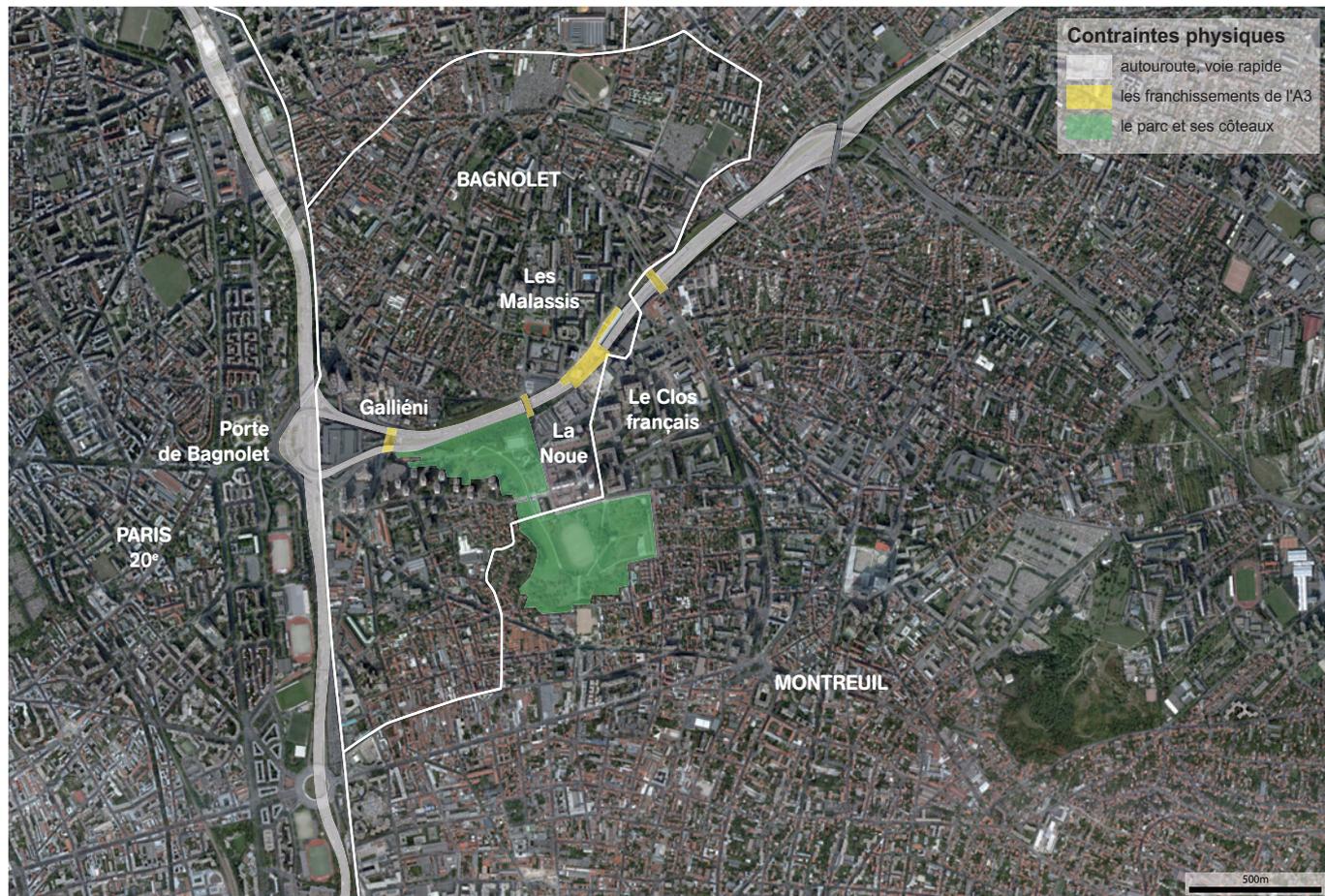
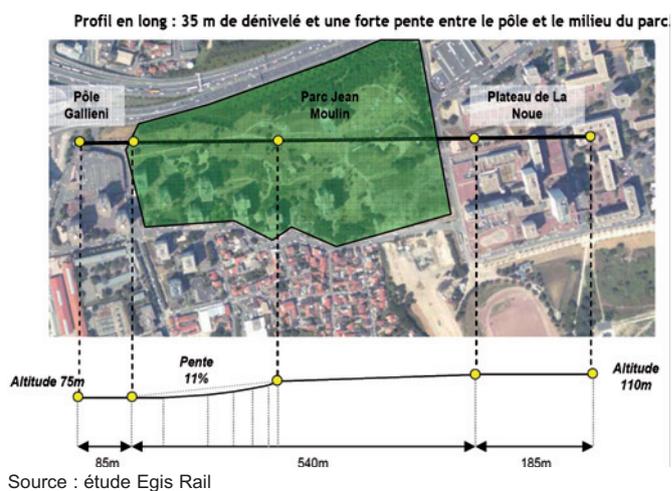
- la ligne de bus n°122, souvent perturbée aux heures de pointes,
- la ligne 3 du métro à la station Gallieni ou la ligne 9 aux stations Robespierre et Croix de Chavaux à Montreuil, situées à plus de 500m. à travers le parc départemental.

## Une desserte insuffisante en métro

Les lignes de métro 3 et 9 assurent une connexion de ces quartiers au réseau parisien mais les différentes stations se trouvent à plus de 500m. à travers le parc, distance à laquelle il faut surtout ajouter l'effort représenté par la topographie marquée.

## La ligne de bus 122

La desserte du quartier est aujourd'hui assurée par une ligne de bus, la 122 Gallieni->Val de Fontenay RER. Cette ligne bénéficie d'une fréquence de 6 à 10 minutes. Son tracé permet aux habitants des quartiers de la Noue et du Clos français de rejoindre les stations de métro Gallieni (ligne 3), Croix de Chavaux (ligne 9), Mairie de Montreuil (ligne 9) ainsi que la gare RER A et E de Val de Fontenay.



Dans le sens descendant (La Noue > Gallieni), les temps de parcours sont souvent longs du fait de la longueur de l'itinéraire. Il est ainsi plus rapide d'y aller à pied. Dans le sens inverse (ascension du plateau), le bus reste plus rapide. Cette ligne est très fréquentée : les voyageurs de la ligne 122 représentent près d'un quart des montées/descentes des lignes de bus à Gallieni, soit 4000 montées/descentes<sup>1</sup>.

À court terme, toutes les navettes de la ligne 122 se rendront à Gallieni, ce qui améliorera la desserte de la Noue

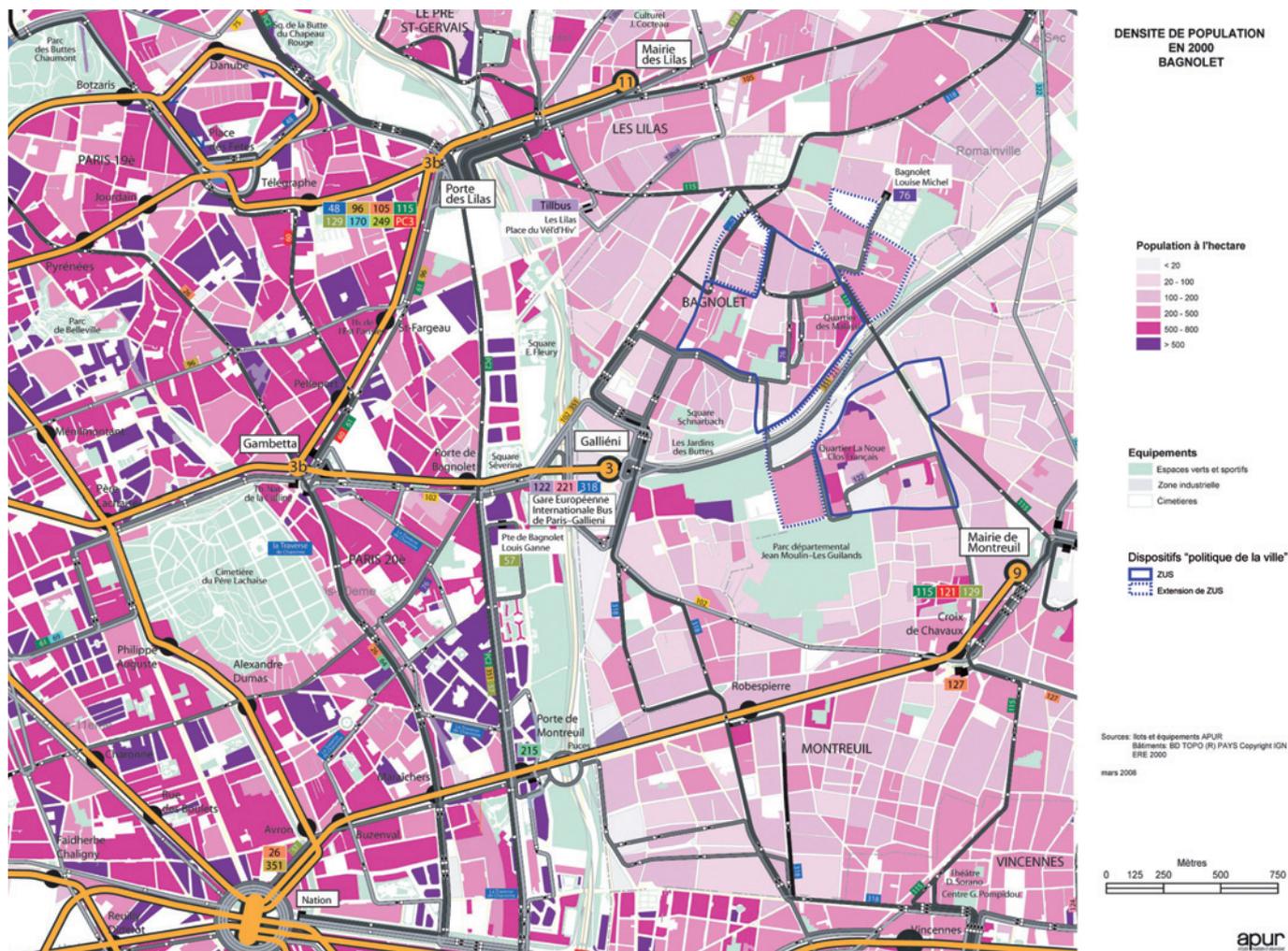
Egis Rail évalue à 4000 le nombre de montées/descentes dans le bus 122 sur le plateau (arrêts : Charles Delescluze, La Noue, Delpêche, Clos français), dont 40% se rendraient à Gallieni ou auraient pour origine ce pôle intermodal.

La ligne Mobilien 115 (Porte des Lilas <> Château de Vincennes) emprunte l'Avenue Pasteur (au nord-est du secteur étudié) et permet de rejoindre la station Mairie de Montreuil.

Ce secteur, densément peuplé et aujourd'hui attractif, souffre d'une situation en front de coteau, du grand plateau de Romainville, difficile à desservir en TC.

Le quartier de la Noue est implanté sur le plateau de Romainville (à 120 m.). Le dénivelé de 37 m. entre la Noue et le pôle Gallieni (à 73 m.) atteint des pentes maximales de 11%. 20 minutes à pied sont nécessaires à l'ascension de la pente depuis le pôle Gallieni, à travers le parc Jean Moulin.

Autre contrainte pour les habitants, les heures d'ouverture du parc sont restreintes aux heures du jour (fermeture à 17h30 en hiver), suite à des problèmes de sécurité.



## Rappels sur l'étude de faisabilité d'une liaison par téléphérique<sup>2</sup>

La desserte du quartier de la Noue représente une volonté forte du Maire de Bagnolet. Dans le cadre de la convention publique d'aménagement relative à La Noue, une première étude sur la mise en place d'un téléphérique a été élaborée. Sur commande de la SEM PACT (mars 2008), Egis Rail a étudié la mise en place d'une liaison par téléphérique.

300 à 400 voyageurs / heure / sens

L'étude s'appuie sur la définition d'une zone d'influence de la station de terminus haute, sur un rayon de 500m. Comprise entre l'autoroute au nord, la rue Irène et Frédéric Joliot Curie à l'est, les rues de l'Epine prolongée et Hoche au sud et la rue Charles Delescluze à l'ouest, elle rassemble 6.030 habitants et 750 emplois. L'objectif de cette liaison est d'assurer les déplacements entre les quartiers de la Noue à Bagnolet et Montreuil et le pôle en transport Gallieni<sup>3</sup>.

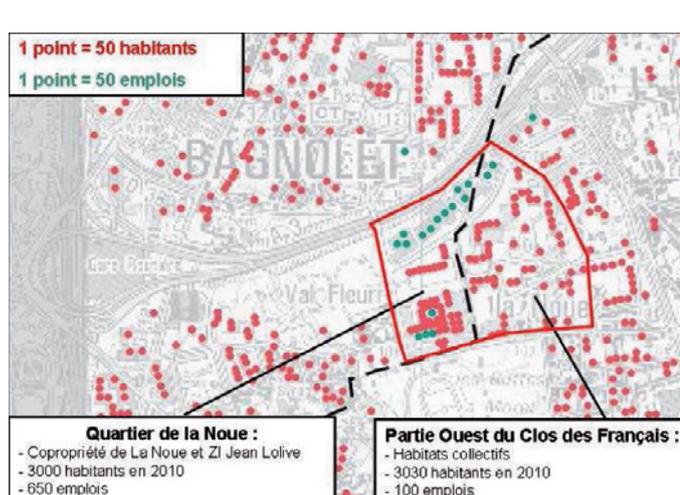
Trafic estimé sans téléphérique	
Flux dimensionnant	275 personnes / heure / sens
Nombre de voyages par jour	2 060
Trafic estimé du téléphérique	
Flux dimensionnant	300 à 430 p/h/s
Nombre de voyages par jour	2 950

### Caractéristiques techniques

Le matériel devrait offrir certaines capacités :

- un débit d'au moins 500 personnes/heure/sens,
- une fréquence de 3mn entre chaque départ de cabine,
- un temps de parcours de 2mn ou moins,
- une amplitude d'exploitation calée sur les horaires du métro,
- une accessibilité PMR assurée.

La station de terminus basse serait implantée à l'aplomb de la rue Robespierre de façon à assurer sa visibilité et son accessibilité depuis le pôle d'échange de Gallieni sans contraindre l'accès au dépôt RATP, sur une parcelle communale. L'implantation de la station de terminus haute est envisagée côté ouest du plateau, elle serait adaptée à l'évolution du projet de rénovation mené à la Noue.



<sup>2</sup> Source : Etude Egis Rail 2008

<sup>3</sup> Soit les habitants du plateau travaillant ou étudiant à Paris ou dans le secteur de Gallieni, les salariés du plateau venant de Paris ou du secteur de Gallieni, les habitants du plateau descendant sur Gallieni pour des motifs d'achat, de loisirs ou de services, soit pour d'autres motifs. Sont ajoutés des déplacements permis par la mise en place de la liaison téléphérique : ceux des salariés du plateau descendant à Gallieni lors de leur pause déjeuner et ceux des promeneurs du parc. A l'inverse, peu de rabattements sur le parking de la Noue depuis le pôle Gallieni sont attendus.

## Montage de l'opération

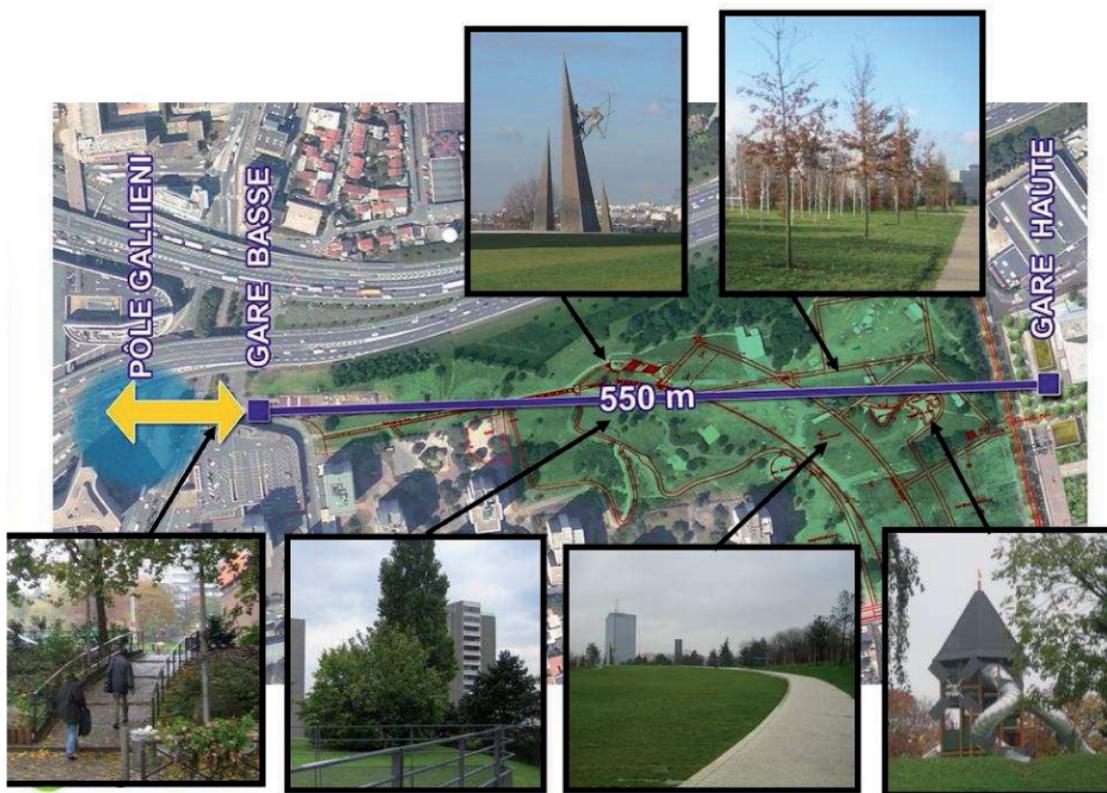
Le coût de réalisation est estimé à 8 520 000€ et le coût d'exploitation annuel à 925 000€.

L'étude propose différents montages d'opération : une maîtrise d'œuvre classique avec le STIF comme maître d'ouvrage ou une maîtrise d'ouvrage déléguée par le STIF à la SEM PACT ou à la ville de Bagnolet ; une concession (conception, réalisation et exploitation du système déléguées) ; un partenariat public-privé.

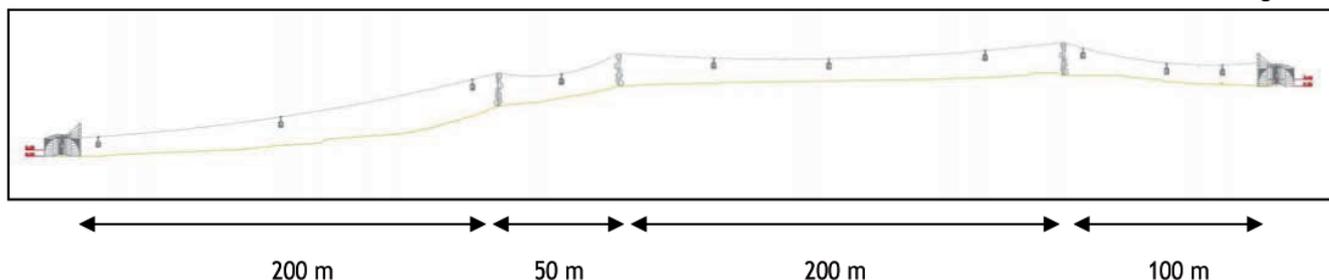
La SEM PACT évoque plusieurs intérêts à une liaison téléportée : un tracé direct, une vitesse rapide, des fréquences de passage élevées, la non dépendance des aléas de la circulation, l'aspect sécuritaire, un caractère original.

Les problèmes de coût d'exploitation et de tarification du trajet pour la population de la Noue peu favorisée sont mis en avant dans l'étude. En terme d'exploitation, la ligne devrait être intégrée dans le système de la RATP ou tout au moins, bénéficier d'une tarification intégrée.

Vue en plan avec aménagements du parc à proximité



Profil en long



## La prise en compte du réseau départemental Natura 2000

Le parc départemental Jean Moulin – les Guilands s'inscrit dans le réseau de parcs départementaux de la Seine-Saint-Denis désignés « sites Natura 2000 » depuis février 2006.

Cet ensemble de 14 entités bénéficie de ce classement au titre de la directive européenne « Oiseaux » et des Zones de Protection Spéciale (ZPS) qu'elle définit. Plus précisément, ce classement s'appuie sur la présence de 10 espèces d'oiseaux inscrites à l'annexe I<sup>4</sup>, sur le réseau que forment ces différentes entités et sur la relation au public (ouverture de ces parcs au public, éducation à l'environnement).

La désignation Natura 2000 ne représente pas une mesure de protection ou de préservation comme pourrait l'être une réserve naturelle. Il s'agit d'une reconnaissance de la qualité et de l'intérêt écologiques d'un site, d'une protection symbolique et politique. Natura 2000 poursuit un double objectif : la préservation de la biodiversité et la valorisation du territoire. Toutefois si l'équilibre entre la préservation de la nature et de la biodiversité et le développement d'activités humaines est bien la finalité de cet outil, dans le cas des sites de Seine-Saint-Denis, sites inscrits dans un contexte urbain, l'enjeu de préservation prime.

Les sites désignés Natura 2000 doivent élaborer un Document d'objectifs (DOCOB), document définissant les conditions de la préservation du patrimoine (diagnostic, objectifs, programme d'actions, procédures de suivi et d'évaluation notamment). Celui du site de Seine-Saint-Denis est en cours d'élaboration, le diagnostic est actuellement soumis au Comité de pilotage.

Des programmes ou projets de travaux, d'ouvrage ou d'aménagement se situant à l'intérieur d'un site Natura 2000 ou hors du périmètre d'un site Natura 2000 mais étant susceptibles d'affecter de façon notable un ou plusieurs sites Natura 2000 sont soumis à l'élaboration d'une évaluation des incidences. Il s'agit alors d'évaluer les incidences du projet sur le site et particulièrement sur les espèces pour lesquelles le site bénéficie du classement et en cas d'impact de prévoir des mesures compensatoires. Ces programmes ou projets sont soumis à l'avis de la Commission européenne.



Source Apur

4 espèces faisant l'objet de mesures de conservation spéciale concernant leur habitat, afin d'assurer leur survie et leur reproduction dans leur aire de distribution

Concernant une nouvelle liaison en transport en commun traversant le parc départemental, ce passage aura des effets notoires, positifs et négatifs, qu'il s'agira de mettre en perspective :

- une réduction possible de la surface du parc ou de ses abords,
- le morcellement ou la dégradation des habitats faunistiques et floristiques,
- l'augmentation de la part modale de visiteurs venant en transports en commun,
- une diminution du nombre de visiteurs traversant aujourd'hui le parc uniquement au motif de rejoindre les lignes de métro, donc de la pression sur la faune et la flore.

D'après les éléments collectés, les zones d'habitat les plus intéressantes se situent dans les friches hautes et basses et dans les boisements dans les pentes, situés dans les parties montreuilloises du parc. Les aménagements du parc Jean Moulin sont en effet plus récents, plus artificiels et donc moins qualitatifs. Toutefois, les recherches relatives à la sensibilité du parc et à son fonctionnement écologique doivent être poursuivies.

Toute proposition d'infrastructure en transports en commun devra faire l'objet d'étude d'impact et de mesures compensatoires.

**Les mesures compensatoires** doivent être réfléchies dès l'amont du projet. Certains axes de réflexion peuvent déjà être mis en évidence :

- une politique d'accessibilité au parc en faveur des transports collectifs : l'évaluation de l'intérêt du report modal généré par cette nouvelle liaison en transport en commun pour les visiteurs parisiens, bannoletais et montreuillois. Son impact environnemental (réduction de l'usage de l'automobile) devra être mis en perspective avec la demande de parkings faite pour l'accueil des visiteurs ;
- l'implantation de la liaison en transport en commun sur les franges du parc ou en limites séparatives dans les emprises des talus gérés par la DDE, qui éviterait tout morcellement,
- le réaménagement du parc et son extension au niveau du bâtiment de la SERAP, sur l'axe du Général De Gaulle, donc un agrandissement notable de la surface d'espaces verts.



Source Apur



## Quels enjeux pour le Haut Bagnolet et le pôle Galliéni ?

La question du renforcement des transports en commun sur Bagnolet se pose à deux échelles.

- **La mise en place d'une liaison locale** entre la Noue et Galliéni, du type funiculaire, ascenseur ou téléphérique, répondant à une capacité de 2.000 voy./jour,  
Cette question, urgente, fait suite à l'étude de faisabilité d'un téléphérique reliant le pôle Galliéni au quartier de la Noue, réalisée par Egis Rail en 2008 à la demande de la Ville de Bagnolet. L'objet est de desservir les quartiers résidentiels denses de la Noue à Bagnolet et Montreuil, aujourd'hui isolés, mal desservis par une ligne de bus.
- **Une liaison régionale**, reliant le pôle d'emploi de la porte de Bagnolet au reste du maillage régional, en connexion éventuelle avec le prolongement du tram T1 et du métro 11 ou avec le RER E passant à Val de Fontenay et Noisy-le-Sec. Cette échelle, très légitime, doit faire l'objet d'une étude plus globale de stratégie et de desserte, afin de tenir compte des autres projets de transport en commun dans l'est de l'agglomération, prévus au SDRIF ou au projet du Grand Paris.

### Une priorité, le désenclavement des habitants du Haut Bagnolet

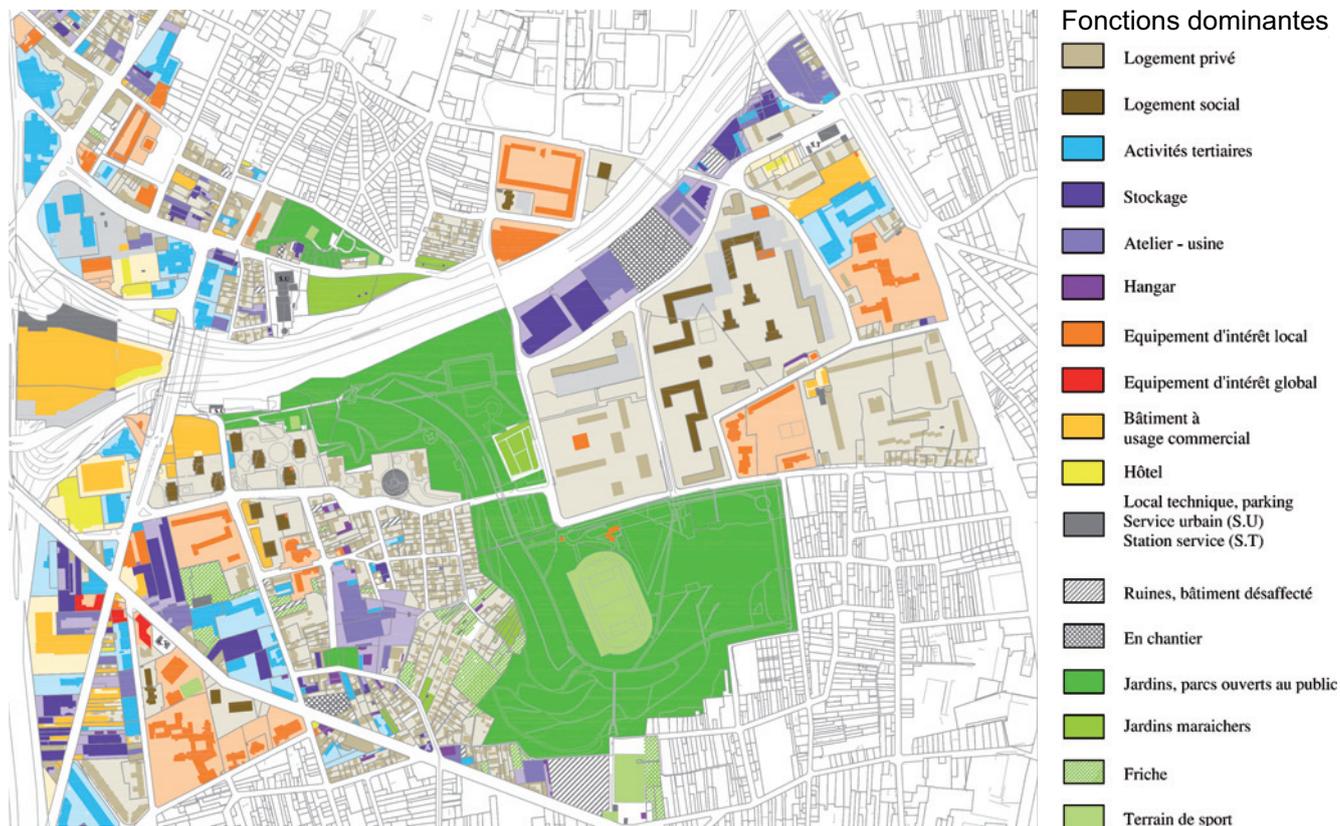
Localement, il s'agit de desservir en priorité deux quartiers riverains, La Noue à Bagnolet et le Clos français à Montreuil. Le quartier des Malassis (Bagnolet) situé au nord de l'A3, est également et en partie concerné.

Le Clos français est classé Zone Urbaine Sensible (« ZUS de la Noue ») ; la Noue correspond à une zone d'extension de la ZUS des Malassis et entre dans le programme du Contrat Urbain de Cohésion Sociale.

L122	
Galliéni <> Val de Fontenay-RER	42 à 48 minutes
La Noue > Galliéni	9 à 12 mn
La Noue > Mairie de Montreuil	12 à 16 mn
Galliéni > La Noue	8 à 9 min
Mairie de Montreuil > La Noue	10 à 11 mn

### Un manque de mixité et d'équipements

S'il existe déjà de nombreux équipements de proximité, particulièrement au Clos français, l'offre semble aujourd'hui insuffisante. La restructuration du centre de quartier de la Noue et la création d'une crèche ainsi que le développement d'équipements intercommunaux sont à l'étude. Concernant l'offre commerciale, celle-ci est quasi inexistante à la Noue, elle est un peu plus importante au Clos français mais dans un état vétuste.



Source : Direction générale des impôts. Cadastre mis à jour mars 2009, modifié Apur octobre 2009

Bénéficiant de la proximité de l'autoroute A3 et de son effet vitrine, la zone industrielle Jean Lolive en difficile redéveloppement est implantée dans la partie nord de ce secteur, le long de l'autoroute A3. Les deux niveaux souterrains de la dalle de la Noue offrent par ailleurs 34 000m<sup>2</sup> de locaux d'activités, principalement du stockage (accessibles aux 35t). En 2005, le quartier « étendu » de la Noue comptait ainsi 101 entreprises et 644 emplois<sup>5</sup>.

### Une nouvelle dynamique et une situation exceptionnelle

Le renouvellement de ces quartiers est en projet depuis 2006. Le plan-guide, élaboré par l'Agence RVA, envisage le renouvellement conjugué des quartiers des Malassis et de la Noue. Ce projet a fait l'objet d'une convention avec l'ANRU, signée le 23 avril 2009. Un périmètre opérationnel plus restreint, comprend un secteur de la zone industrielle de Lolive, des logements de l'OPHLM de Bagnolet et la Résidence du parc de la Noue. Une convention publique d'aménagement a été confiée à la SEM PACT 93. La couverture de l'A3 a déjà permis de relier ces deux quartiers de Bagnolet et d'aménager un nouveau jardin public.

Outre ce projet de rénovation urbaine, le quartier de la Noue a bénéficié d'un nouvel élan avec le réaménagement du parc départemental, réunissant les parcs Jean Moulin à Bagnolet et les Guilands à Montreuil. Sur 26ha, il constitue le parc départemental le plus fréquenté du Département et fait partie du réseau Natura 2000 de la Seine-Saint-Denis.

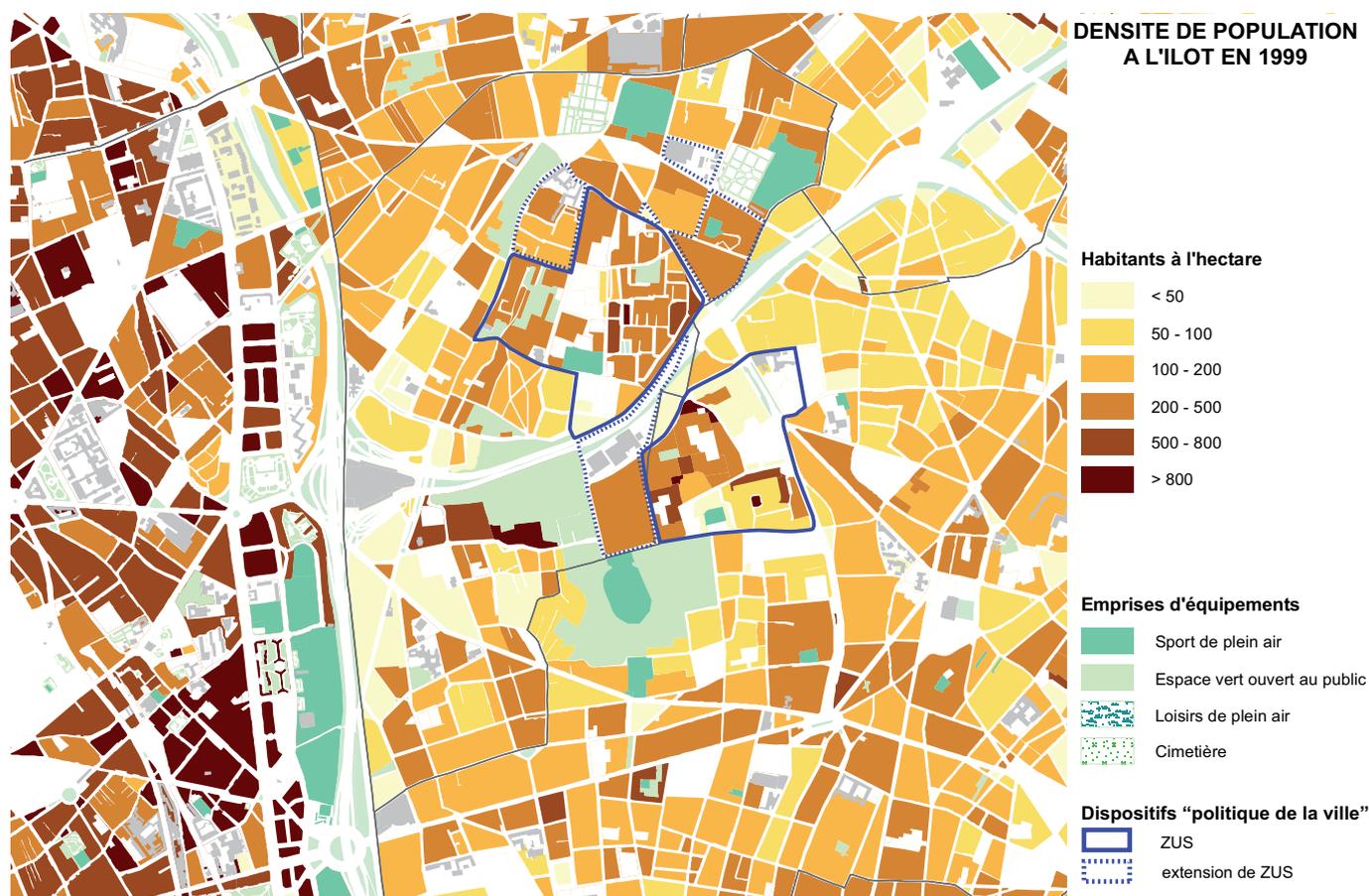
### Des quartiers densément peuplés, prioritaires au titre de la politique de la ville

Les quartiers de la Noue et du Clos français sont composés d'habitats collectifs regroupant une population importante, plus de 9 300 habitants. Y sont ainsi relevées des densités de population équivalente aux densités parisiennes (plus de 200 hab./ha).

Le quartier profite d'une visibilité exceptionnelle, en promontoire du coteau, et d'une accessibilité routière directe par l'A3, mais d'une situation géographique très isolée. Dotée d'importantes réserves foncières potentielles, la dynamique de requalification urbaine et de renforcement de la mixité doit être encouragée.

Une nouvelle desserte en transport en commun profiterait non seulement aux habitants et aux emplois existants, mais aussi à la mutation de ces grandes emprises d'activités aujourd'hui sous-utilisées.

Entreprises de logistique urbaine, immeubles de grande hauteur de sortie de crise (hôtels, bureau)..., apparaissent comme autant de projets économiques potentiels, qui pourraient venir venant en appui ou en extension du pôle d'emploi de la porte de Bagnolet.



Des quartiers denses, dont les habitants connaissent des difficultés sociales et économiques.

De l'autre côté de l'axe formé par les avenues Pasteur et de la Résistance, un contexte urbain différent : un tissu pavillonnaire, une moindre densité de population mais la même accessibilité restreinte aux transports en commun.

<sup>5</sup> Source CLAP 2004

## Conforter un pôle d'emploi régional de l'Est parisien

### Un pôle d'emploi de la zone dense, surtout accessible en voiture

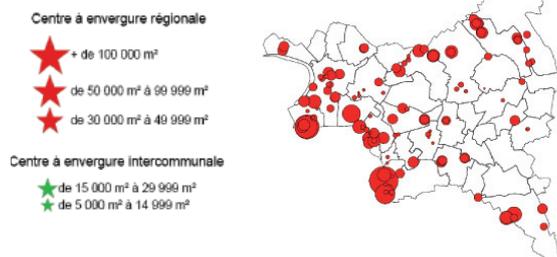
Le Pôle Gallieni rassemble environ 10 000 emplois et représente ainsi une des plus fortes concentrations d'emplois de l'Est Parisien. Le rayonnement du pôle Gallieni s'appuie également sur le Centre commercial Bel Est (60 boutiques, un hypermarché Auchan, totalisant 40 400 m<sup>2</sup>) et sur le parc hôtelier, le second de Seine-Saint-Denis après Roissy.

Son parc immobilier s'étend sur près de 245 000 m<sup>2</sup> <sup>6</sup> et la vacance y est relativement faible. L'attractivité du pôle tient, notamment, aux niveaux de loyers concurrentiels :

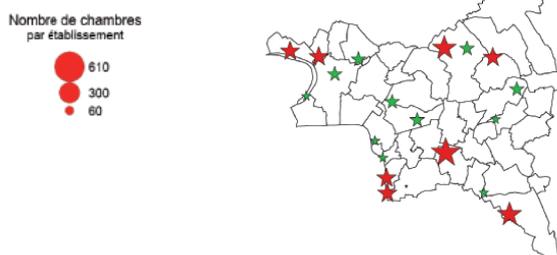
- 195 €/HC/HT/m<sup>2</sup>/an dans les Tours Mercuriales
- 110 €/HC/HT/m<sup>2</sup>/an dans la Tour Gallieni 2
- 270 €/HC/HT/m<sup>2</sup>/an en non IGH dans le Bas Montreuil (estimation)
- 500 €/HC/HT/m<sup>2</sup>/an environ à Paris Bercy - Gare de Lyon

Ce parc immobilier souffre d'une certaine obsolescence (ancienneté supérieure à 30 ans), notamment par rapport à d'autres communes limitrophes de Paris telles que Saint-Ouen, Saint-Denis ou Montreuil, qui ont vu leur parc tertiaire se développer fortement depuis la fin des années 1990. La Tour Gallieni 1 est actuellement en cours de réhabilitation (suivant le process HQE) et sa livraison est prévue pour la fin janvier 2010.

Les centres commerciaux en Seine-Saint-Denis



Le parc hôtelier en Seine-Saint-Denis



Source : CCIP 2005



<sup>6</sup> source : ORIE, estimations 2006

### **Des perspectives réelles de dynamique économique et d'extension**

Tout en connaissant une forte sur-représentation des activités tertiaires (84% des emplois et 74% des entreprises de la ville de Bagnolet<sup>7</sup>, le tissu économique bagnoletais présente une large diversité. Des activités de caractère artisanal spécifiques se sont maintenues ; depuis quelques années, se développent des activités de pointe dans les secteurs de la bureautique, de l'informatique, de l'imagerie numérique, du multimédia ou des télécommunications. Ces activités spécialisées dans le secteur de l'image et du multimédia représentent aujourd'hui près de 1 620 emplois sur la ville de Bagnolet. Il s'agit d'un potentiel à exploiter au profit de l'affirmation d'une identité sectorielle et de l'inscription dans un pôle de compétitivité, comme le projet parisien de Cap Digital.

En termes d'évolution, la croissance des emplois s'est effectuée de manière irrégulière depuis 1982, avec un ralentissement important à partir de 1990 (la commune a perdu 992 emplois) et une reprise tout aussi remarquable entre 1999 et 2005 (1 560 nouveaux emplois, principalement dans l'administration et dans le commerce).

Ainsi le pôle Gallieni présente de nombreux atouts et de nombreux potentiels favorables à sa redynamisation. Ceci se trouve confirmé par l'intérêt exprimé par de nombreux promoteurs, souhaitant y développer le parc de bureaux et d'hôtels.

La proximité du pôle du Bas Montreuil et de nombreuses emprises sous-occupées par un tissu ancien d'activités artisanales, le long de l'A3 et du boulevard Périphérique, offrent de réelles opportunités d'extension de ce pôle d'emploi, au sud et à l'est de la porte de Bagnolet.

### **Des obstacles au redéveloppement économique**

Il existe deux principaux obstacles à la requalification du pôle d'emploi Gallieni :

- **sa difficile requalification urbaine** du fait de la proximité de l'échangeur de Bagnolet et d'un urbanisme de dalle, ici très radical.

Le manque d'insertion urbaine, les nuisances importantes, l'isolement et le fonctionnement en autarcie des IGH, les espaces extérieurs et publics peu qualitatifs..., forment autant de facteurs négatifs et de contraintes pour les employés au quotidien.

- **l'insuffisance de liaisons rapides en transports en commun**, bien connectées au reste du maillage régional.

Le pôle Gallieni se trouve en terminus de la ligne 3, qui le relie à l'ouest parisien. Malgré la desserte prochaine du tramway des Maréchaux, il n'existe pas de rabattement facile vers des lignes rapides de niveau régional, type RER, inscrivant ce pôle d'emploi dans un maillage efficace pour l'est de l'agglomération.

Cette desserte lacunaire en transports en commun est contrebalancée par l'excellente accessibilité autoroutière depuis Roissy et le boulevard Périphérique parisien.

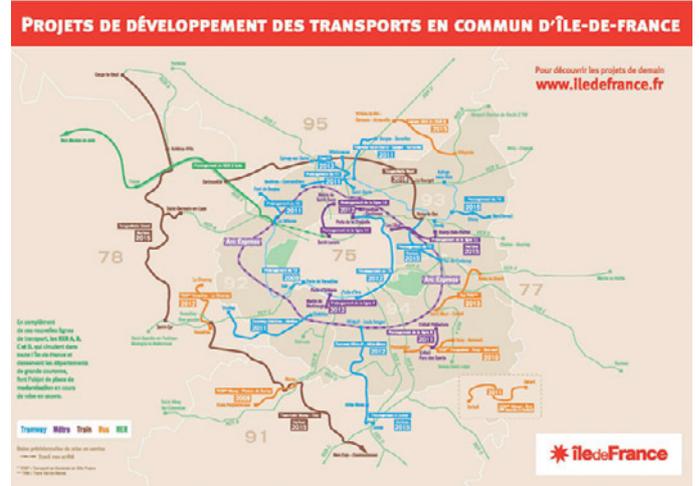
# Les projets en transports en commun dans l'Est parisien

Plan de mobilisation

## Des prolongements de ligne au SDRIF qui concernent peu Bagnolet

De nombreux projets d'extension du réseau de transports en commun existent dans l'Est parisien :

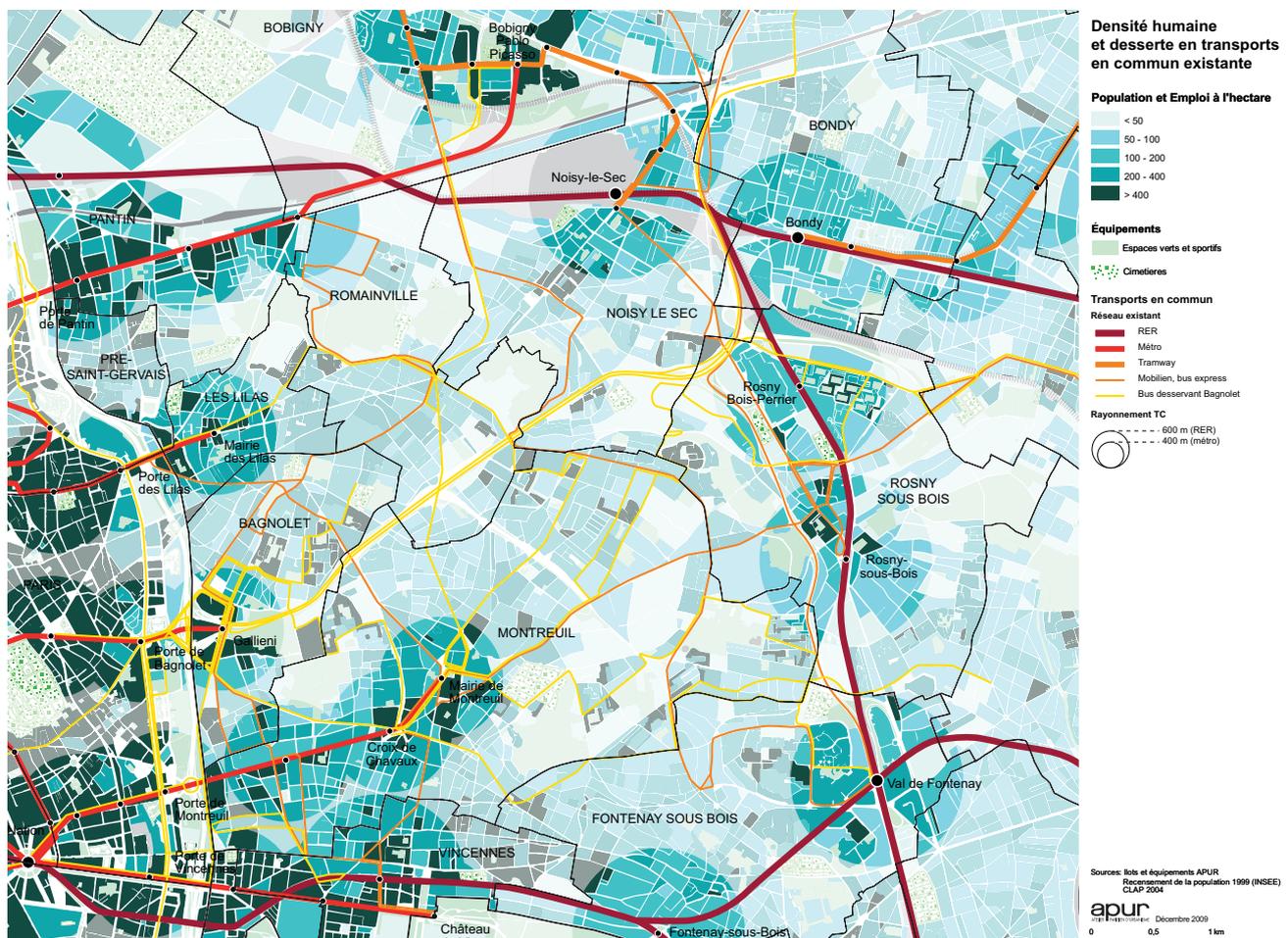
- **le Tramway T3** : l'extension du tramway des Maréchaux passera à 400m. du pôle d'échange Gallieni (en cours) ;
- **le prolongement du tramway T1** de Noisy-le Sec à Val de Fontenay RER (projet à l'étude) ;
- **le prolongement de la ligne 11** du métro de Mairie des Lilas à Montreuil Hôpital puis Rosny – Bois Perrier (projet à l'étude),
- **le prolongement de la ligne 9** du métro de Mairie de Montreuil à Montreuil - Murs à pêches (projet à l'étude), voire jusqu'à Rosny-sous-Bois
- **le prolongement de la ligne 1** du métro de Château de Vincennes à Val de Fontenay (projet à l'étude),
- **la réalisation d'Arc Express**, une rocade de métro automatique desservant la zone dense du cœur de l'agglomération. Le tracé du fuseau à l'est pourrait passer par Val de Fontenay mais les études sur ce secteur sont peu avancées et pourraient évoluer, en arguant que le RER E établit déjà une liaison de rocade.



## À l'est, un tracé incertain pour le futur métro automatique

Le prolongement de la ligne 11 jusqu'à Rosny-Bois-Perrier et du tramway T1 jusqu'à Val de Fontenay, ainsi qu'Arc Express sont inscrits au Plan de Mobilisation du SDRIF. Néanmoins, le dossier d'enquête publique de juin 2009 d'Arc Express identifie l'arc sud-est et l'arc nord-ouest en premières phases d'étude et de travaux.

L'arc est, en estimation pour le trafic voyageurs, n'apparaît pas prioritaire, tandis que le projet de Loi du Grand Paris, défendu par le secrétaire d'Etat Christian Blanc, prévoit lui de faire passer son métro automatique bien loin de Montreuil et de Bagnolet, avec un tracé par Clichy-Montfermeil.

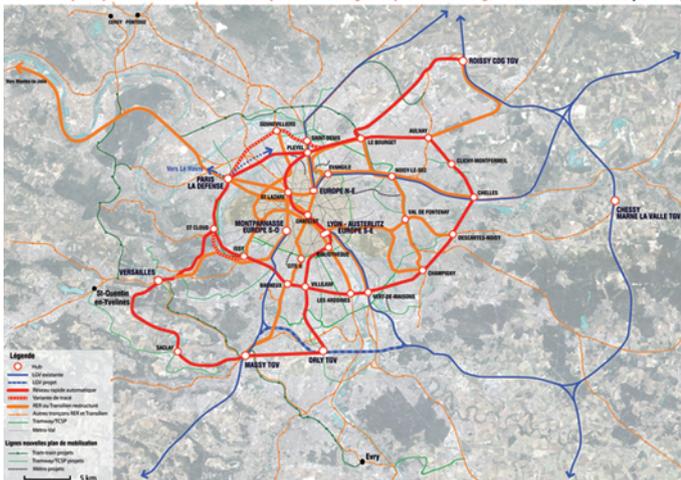


## Des enjeux d'échelle intercommunale

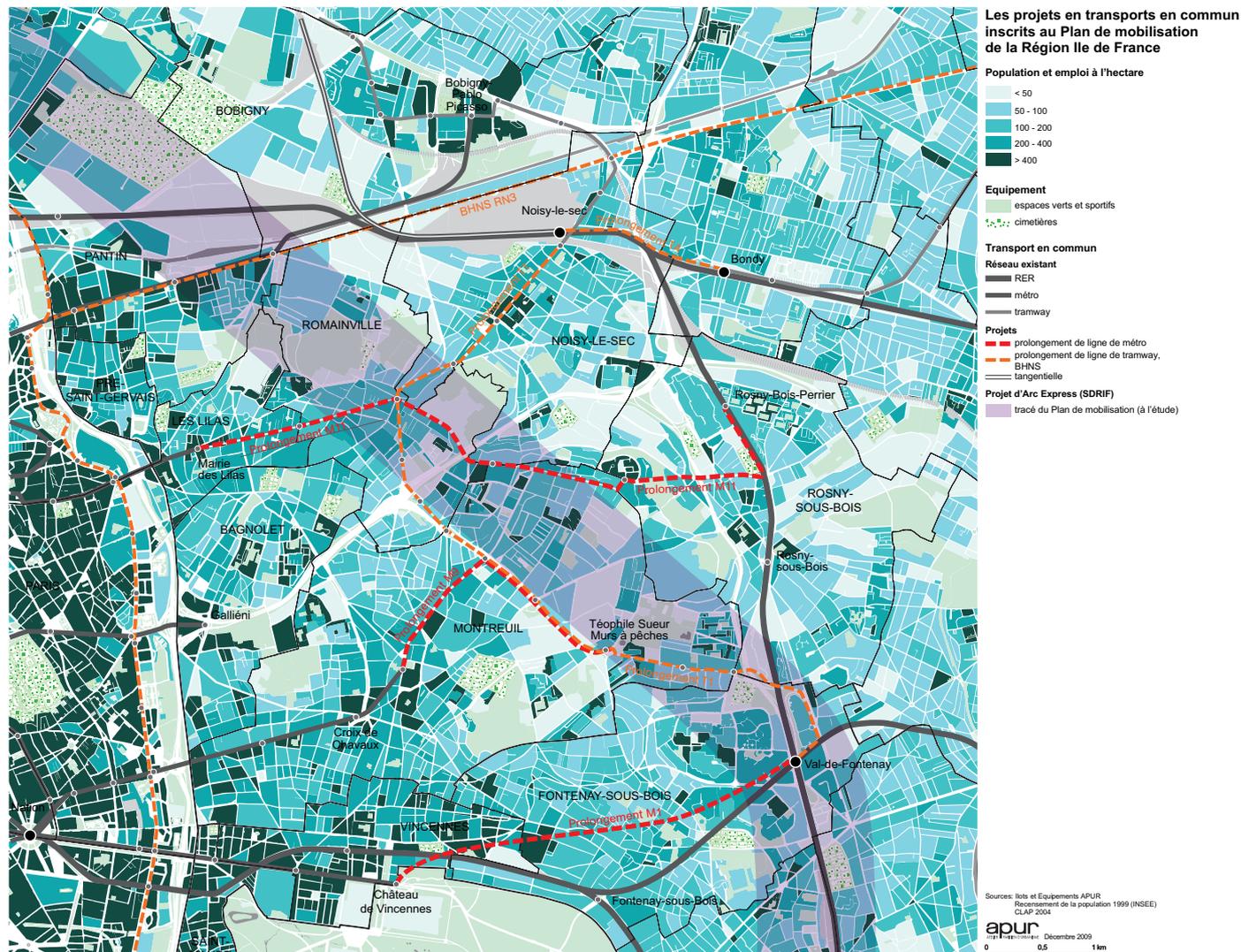
Ces différents développements du réseau de transport apportent de nouvelles perspectives de maillage pour les communes de l'Est parisien.

La desserte des villes de Bagnole et de Montreuil gagnerait fortement à un passage proche d'Arc Express, tel qu'envisagé dans les tracés d'origine, en termes de redéveloppement économique comme de desserte de grands secteurs résidentiels. Pour le pôle d'emploi Gallieni comme pour les habitants de la Noue et du Clos français, les réflexions sur une nouvelle desserte en transports en commun devra tenir compte des grands projets déjà à l'étude, pour raisonner sur du maillage et des correspondances à mettre en place à l'échelle intercommunale.

Schéma de principe du nouveau réseau de transport de Paris région capitale : le maillage DOCUMENT DE TRAVAIL (01-07-09)



Le plan de transports du Secrétaire d'État de Paris Région Capitale



## Les suites de l'étude

La question fondamentale pour la poursuite de cette étude est celle de la définition des enjeux (à court et à long termes) et des échelles d'une liaison en transport en commun.

### Le téléphérique... et pourquoi pas plus ?

L'étude Egis Rail de 2008 portait sur la mise en place d'une desserte locale à partir d'une technique établie préalablement, le téléphérique. Pour autant d'autres solutions techniques et d'autres tracés pourraient être étudiés.

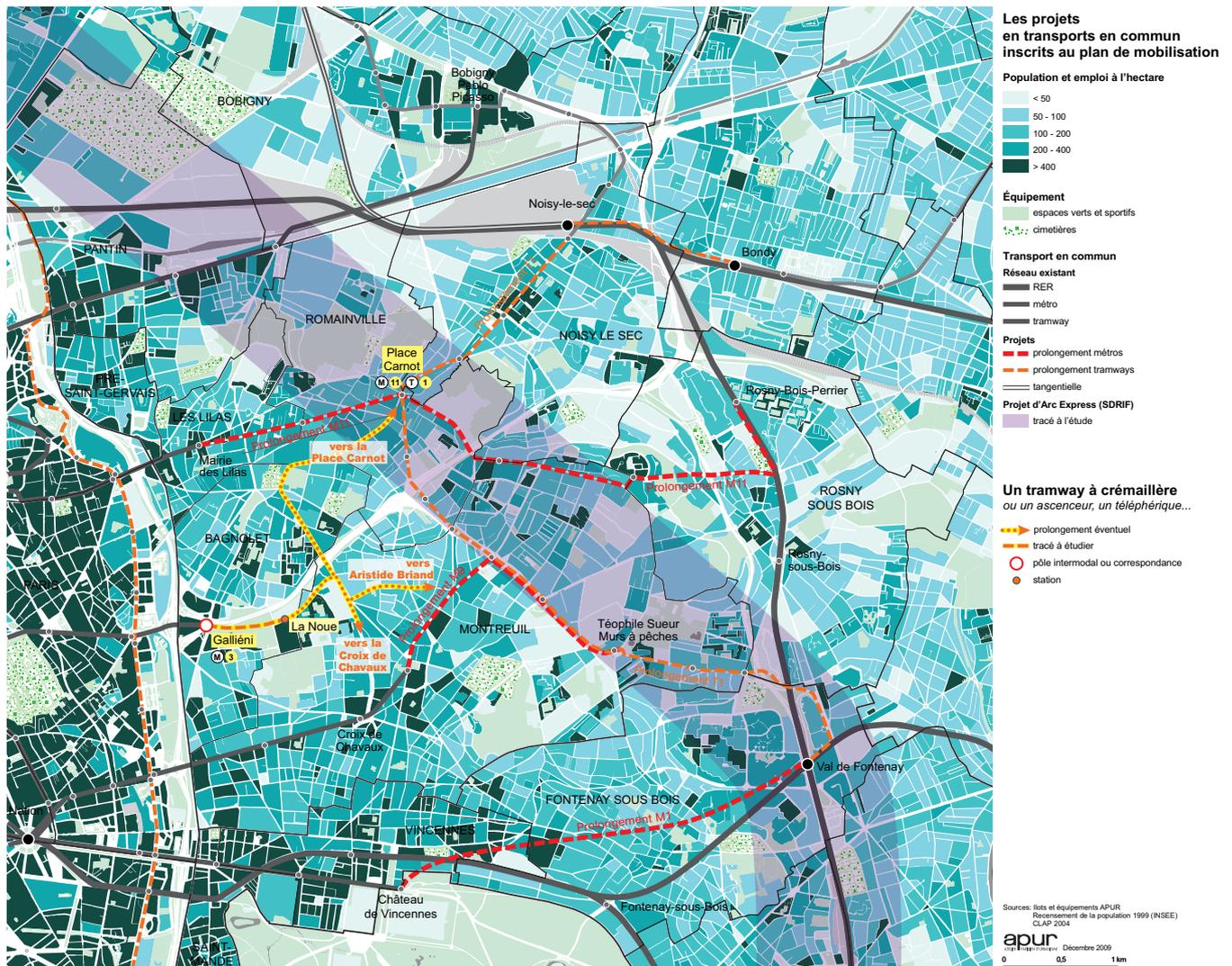
La solution téléphérique offre l'avantage de s'affranchir du relief et des infrastructures avec la possibilité de prolonger ce téléphérique jusqu'au tramway des Maréchaux. À sa décharge, ce matériel peut poser des problèmes d'exploitation et d'entretien, à la différence d'un ascenseur (type funiculaire de Montmartre) qui est une technique d'exploitation maîtrisée par la RATP. Par ailleurs, il reste circonscrit à la zone de relief.

### Les systèmes à crémaillère ou de métro à pneu

L'implantation d'une liaison téléphérique à travers le parc départemental ou le long de l'A3 doit encore faire l'objet de réflexions concertées avec l'Etat (propriétaire et gestionnaire des talus de l'A3), le Conseil Général (gestionnaire du parc) et le STIF. Si son principe paraît intéressant, le type de mode de transport pourrait être repensé dans une liaison de plus grande échelle, qui desservirait le quartier de la Noue pour se poursuivre ensuite à travers le plateau de Bagnolet ou vers Montreuil pour relier une gare d'interconnexion avec la ligne 9 ou la ligne 11 et le tramway T1 prolongé (place Carnot —Aristide Briand). Des références existent en la matière, comme les systèmes à crémaillère de Lyon ou de Lausanne qui permettent de gravir des pentes ponctuelles de 12% voire de 17%, puis de prolonger le tracé sur plusieurs kilomètres (cf. annexe).

Ce type de tramway pourrait desservir les quartiers de la Noue et relier ensuite les Malassis, ou au contraire la Croix de Chavaux ou la Mairie de Montreuil afin de relier des grandes gares de correspondance.

## Différentes alternatives pour une desserte de proximité : Les systèmes type tramway à crémaillère



## La réalisation d'une liaison locale, à court et moyen termes

Gallieni <> la Noue ou Porte de Bagnole <> Gallieni <> La Noue <> Malassis/Place carnot

L'objectif premier est la desserte du Haut Bagnole et du Haut Montreuil pour faciliter la mobilité des populations, dépendantes des transports en commun. Il s'agit aussi de réintégrer ce quartier dans la ville en créant des liaisons interquartiers. Entre le pôle Gallieni et La Noue, différents modes peuvent être envisagés, dans une idée de phasage :

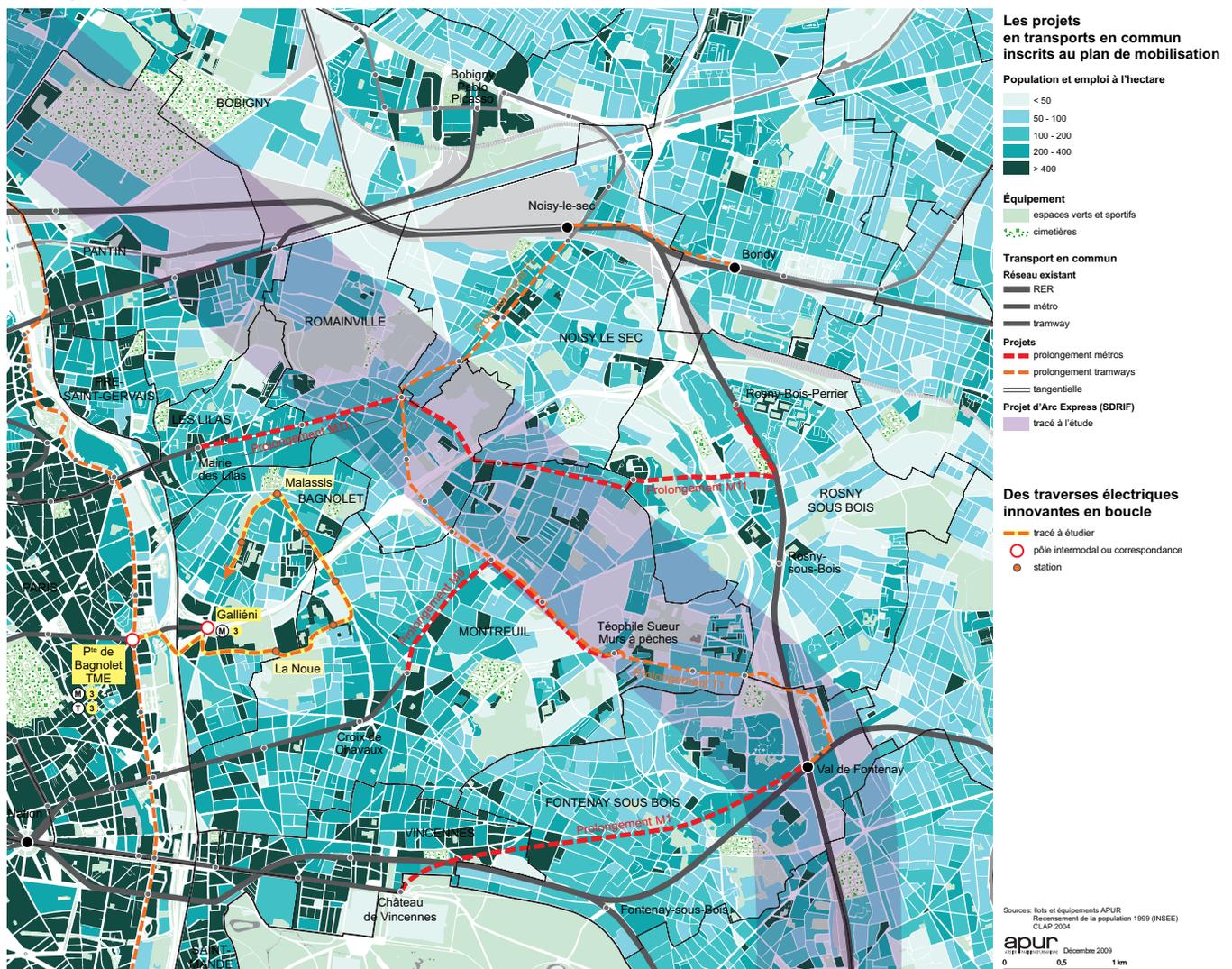
- **À très court terme, des modes légers** type «véhicule innovant au design et mobilier urbain spécifiques peuvent être facilement mis en place, avec un impact important. Les navettes électriques du type des Traverses mises en place dans le 20<sup>e</sup> arrondissement de Paris trouvent des interprétations encore plus modernes et innovantes à Rotterdam, avec une version entièrement automatisée (Parkschuttle).

Ce projet pourrait faire l'objet d'un projet intercommunal entre Paris et Bagnole, grâce à un tracé reliant la Porte de Bagnole (T3), le pôle Gallieni, le parc départemental, la Noue puis tout le Haut Bagnole

- **Ascenseur-funiculaire, téléphérique voire tramway à crémaillère** sont des systèmes lourds réalisables à moyen terme, apportant des changements importants.

L'intérêt d'un métro à pneu type Lausanne est son prolongement possible pour desservir les Hauts de bagnole et/ou les hauts de Montreuil et relier les grandes lignes (M11, M9, T1, Arc Express...)

## Différentes alternatives pour une desserte de proximité : Les systèmes type navette électrique



## La création d'une liaison régionale, deux réponses techniquement possibles

Porte de Bagnolet <> Gallieni <> la Noue <>

Mairie de Montreuil/Place Carnot/Noisy-le-Sec/Rosny-Bois-Perrier/Val-de-Fontenay

À l'échelle du pôle d'emploi des portes de Bagnolet et de Montreuil, l'enjeu est de soutenir un pôle majeur de l'Est parisien, en inscrivant la porte de Bagnolet dans l'organisation métropolitaine.

- **Le prolongement de la ligne 3** vers la Croix de Croix de Chavaux, la Mairie de Montreuil ou l'Hôpital de Montreuil afin de se connecter au réseau régional.

Techniquement possible, cette hypothèse paraît difficile dans un contexte où les arbitrages en prolongement de lignes de métro sont réalisés (lignes 1, 9 et 11). Avec un dénivelé proche de celui de Montmartre, ce prolongement est coûteux pour desservir le quartier de la Noue.

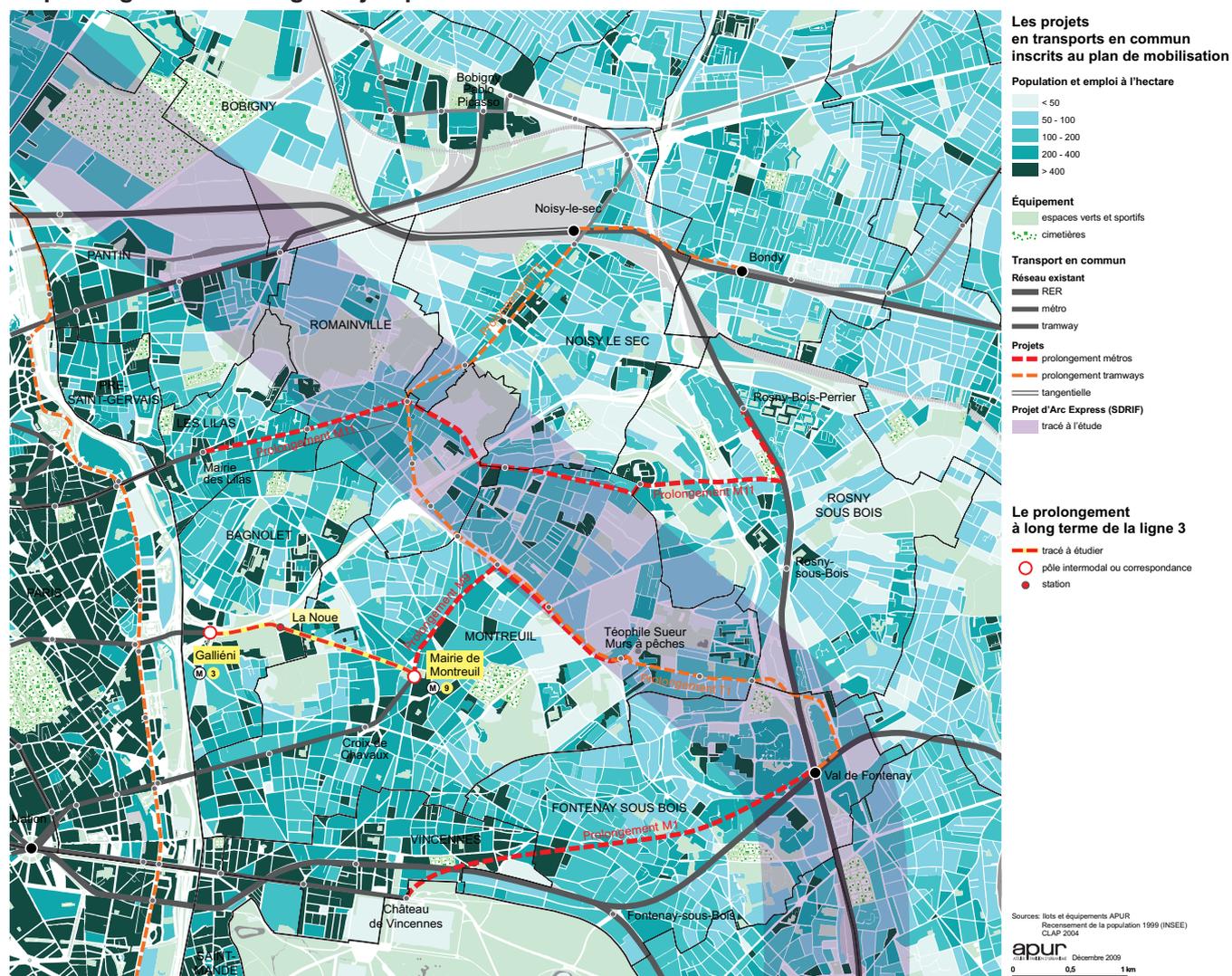
- **Un transport innovant sur la Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU) de l'A3, un Bus Express Régional** avec différents tracés possibles : un tracé court en direction de Place Carnot ou d'Aristide Briant (Arc Express, T1), ou long en direction de Noisy-Le-Sec, Rosny-Bois-Perrier ou Val-de-Fontenay pour connecter des grandes gares régionales.

La création de cette ligne pourrait être couplée avec la ligne de bus express 702 qui relie déjà Aulnay-sous-Bois et Val-de-Fontenay par l'autoroute.

Ce mode de transport, déjà courant, peut être plus ou moins innovant. L'exemple de Curitiba (système de stations embarquées) ou du Busway de Nantes montre que ce mode peut devenir une référence internationale et transporter un grand nombre de voyageurs sur plusieurs kilomètres.

En fonction des interstations mises en place, les Bus à Haut Niveau de Service assure différents niveaux de service, allant du tramway au réseau express régional.

## Deux alternatives pour des réponses régionales : Le prolongement de la ligne 3 jusqu'à Montreuil





## Une proposition alternative à court terme : demain, un Bus à Haut Niveau de Service sur l'axe requalifié de l'autoroute A3

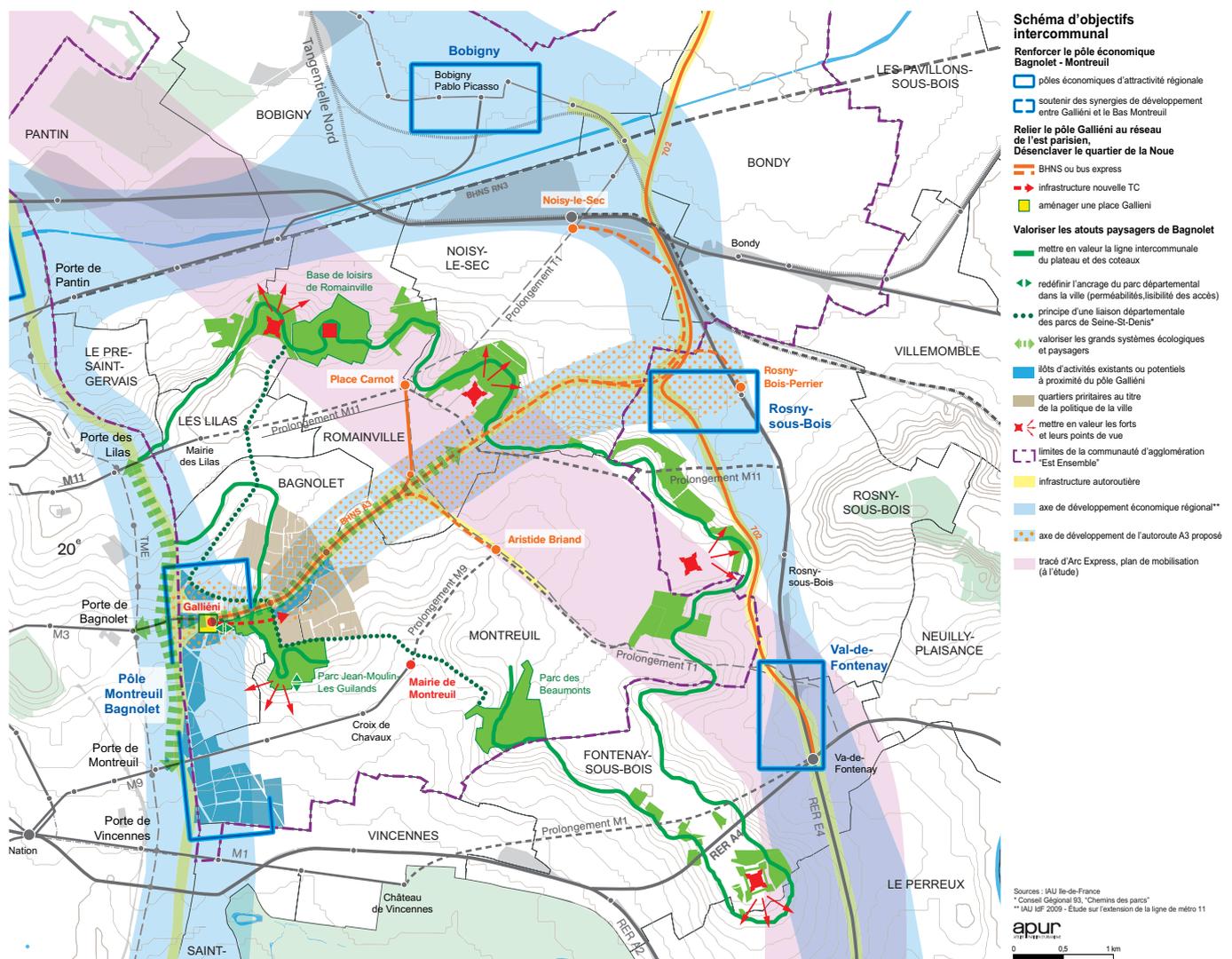
### l'A3, un axe intercommunal de potentiel de redéveloppement Localement, une solution commune

Le pôle d'emploi Bagnole-Montreuil est déjà porté par sa façade sur le boulevard Périphérique. Un autre corridor de redéveloppement pourrait être encouragé le long de l'autoroute A3, selon un axe stratégique régional qui relie déjà les pôles de Rosny-sous-Bois, de Roissy et de Gallieni.

L'implantation d'un bus rapide sur les bandes d'arrêt d'urgence de l'autoroute A3 présenterait ainsi trois avantages.

- **Une réponse souple et flexible** selon le type de desserte souhaitée : desserte express de pôle à pôle ou liaison avec arrêts intermédiaires, pour desservir la zone d'activités Jean Lolive, les quartiers de la Noue et de Malassis.
- **Une offre en transport structurelle à court terme**, relativement facile à mettre en œuvre. Cette section de l'autoroute A3 étant l'une des plus chargées en particulier dans le sens entrant vers Paris, le tracé court sans franchissement d'échangeur semble plus facile à mettre en œuvre.
- **Une seule ligne de transport pour répondre à la double problématique** : desservir le pôle d'emploi de la porte de Bagnole et connecter le quartier de la Noue au pôle Gallieni, par une nouvelle liaison reliant le maillage régional.

Ce type de ligne, aménagée en site propre ou en couloir réservé, nécessite des tests préalables sur plusieurs semaines, afin d'estimer la charge de voyageurs et les tracés admissibles et les plus pertinents en regard de la charge de l'autoroute. Ce projet doit être étudié avec la ligne 702 déjà en service à Aulnay-sous-bois et Val de Fontenay.





## ANNEXE 1 : Les différents modes possibles

### Le funiculaire ou l'ascenseur incliné

#### "Funiculaire" de Montmartre

Capacité de 2 000 voy./heure/sens

Fréquentation actuelle : 6 000 pers. / jour

118m de long avec un dénivelé de 36m et une rampe de 35,2%.

Distance parcourue en 1mn30.



#### Funiculaire du Château de Ljubljana

Ascenseur incliné permettant d'accéder au Château de Ljubljana en Slovénie.

Composé d'une seule cabine pouvant contenir 33 personnes

Longueur horizontale: 94,74 m

Dénivelé: 69,70 m

Longueur de la voie: 117,69 m

Vitesse maximum: 3 m/s

Durée: 2'



### Le Téléphérique

#### Le « Metrocable » à Medellin (Colombie)

Trois lignes de télécabines.

La première, mise en service en 2003, est longue de 2km, pour un dénivelé de 400m. Elle compte 4 stations.

Les 93 cabines peuvent accueillir 8 personnes assises ou dix debout, pour un débit de 3 000 personnes/heure



#### Le téléphérique de la Bastille à Grenoble

Dénivelée : 259,9 mètres

Longueur horizontale : 609,8 mètres

Longueur sur la pente : 700 mètres

Débit maximum : 720 pers/heure

6 places assises par cabine



### Les navettes électriques : l'Automated People Mover

#### Le POMA à Laon

1 460 m (dont 730 m de ligne aérienne),

98m de dénivelé avec une pente de 13 %

Capacité des véhicules : 33 places

Fonctionnement automatisé en site propre intégral, avec traction électrique par câble.



#### Le Parkshuttle à Rotterdam

1,2km en 10 mn

capacité maximale de 20 personnes

Petit bus électrique entièrement automatisé.



#### Les Traverses à Paris



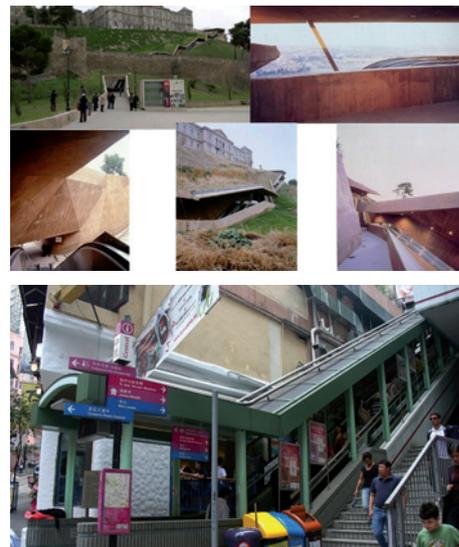
## L'escalier mécanique

### La Granja Escalator à Tolède

Escalier mécanique, en 6 volées, franchissant 36m de dénivelé  
Adaptation à la topographie du site, mise en valeur des panoramas par l'aménagement d'un belvédère et la préservation de vues.

### «The Central-Mid-levels escalators» à Hong Kong

800m de long pour 135m de dénivelé, parcourus en 20mn  
20 escaliers mécaniques, 3 trottoirs roulants  
43 000 voyageurs/jour  
8 000 personnes par heure  
Cet escalier forme un axe commercial et urbain majeur de Honk-Kong, accessible 24h/24h



## Les systèmes à crémaillère, un tramway câblé sur longue distance

Cette technique permet à un tramway ou à un métro roulant à plat de s'accrocher à un système de crémaillère sur des sections en pente.  
Cette technique complexe est intéressante sur une longue distance.

### Ligne C du métro lyonnais

Fonctionnement de la ligne à partir d'un double régime : comme un métro ferroviaire normal entre Cuire et Croix-Rousse et à crémaillère entre Hôtel de Ville et Croix-Rousse (avec une portion de pente à 17 % en tunnel profond émergeant à la station Croix-Paquet, soit sur 936m)  
2,5 km de long (5 stations)  
Vitesse commerciale : 16,6 km / h  
Fréquence en heure de pointe : 5 min 30 ;  
Fréquence en heure creuse : 7 min 30  
Fréquentation : 33 466 voy. / jours  
Capacité : 252 voyageurs



### Ligne de métro M2 à Lausanne

Métro sur pneu, entièrement automatisé, avec la plus forte déclivité du monde (336 m de dénivellation, avec des pentes de 5,7% en moyenne et des pointes à 12%).  
Entre le lac Léman (Ouchy) et les hauts de Lausanne (Croisettes) : 5,9 km parcourus en 20mn  
Fréquence de 3 mn en heures de pointe  
Capacité horaire de 4 400 voyageurs dans chaque sens.



## Les bus à haut Niveau de Service en site propre (BRT)

Ligne d'autobus très performante, circulant en site propre indépendant ou sur des couloirs réservés le long (ou dans) des grands axes, le plus souvent sur une autoroute par voies réservées. Elles disposent de vraies stations de transport collectif équipées.

### VAO dans l'agglomération de Madrid

Chaussée réservée aux autobus et aux véhicules pratiquant le co-voiturage (voie VAO), insérée dans l'axe de l'autoroute radiale A-6, reliant les quartiers résidentiels situés au Nord Ouest de Madrid au centre de cette ville (connexion à un nœud d'échange multimodal – deux lignes de métro et plusieurs lignes de bus).

Infrastructure réversible de 16 km: dans le sens de l'accès vers le centre le matin et le soir en sens inverse (2 files réversibles autobus et véhicules en covoiturage sur 12km, puis sur les 4 derniers kilomètres en direction de Madrid une seule file réservée aux autobus).



### Le Bus WAY de Nantes

Le Busway de Nantes est un bus grande capacité roulant en site propre, selon les principes de fonctionnement d'un tramway. Ces bus articulés sont équipés de portes coulissantes, avec systèmes d'information en temps réel, d'un équipement intérieur multimédia et d'une cabine fermée de conducteur. Il offre des interstations variables sur ses 7 km de ligne, en fonction des densités des secteurs traversés. Un projet d'une ligne de plus de 20 km de long permettra de traverser l'île de Nantes d'est en ouest tout en desservant les boulevards extérieurs de la ville.



Fréquentation	25 000 passagers par jour
Vitesse moyenne	20 km/h
Vitesse maximale	70 km/h



Le Rede Integrada de Transporte (RIT) de Curitiba (Brésil), le premier BHNS au monde et ses quais d'embarquement intégrés

## ANNEXE 2 : Premières données sur l'implantation d'un BHNS sur l'A3

En 2006, l'IAU Ile-de-France a élaboré une étude intitulée "TRANSPORTS EN COMMUN SUR LES VOIES RAPIDES EN ÎLE-DE-FRANCE", celle-ci présente, dans un premier temps, différentes réalisations étrangères, puis analyse la faisabilité et la pertinence de tels aménagements sur certains axes autoroutiers ou voies rapides. L'autoroute A3 compte parmi les sections de voies rapides étudiées.

Extraits.

### " II QUELS ENSEIGNEMENTS POUR L'ÎLE-DE-FRANCE ? "

La transposition d'un tel concept en Ile-de-France ne va pas de soi, et ceci pour différentes raisons

- Les radiales autoroutières pouvant être élargies sont aujourd'hui en nombre très limité.
- Les possibilités d'utilisation des bandes d'arrêt d'urgence sont également très restreintes, en raison du grand nombre de bretelles d'accès se connectant sur ces autoroutes, le nombre de ces connexions au km étant d'ailleurs plus important lorsque l'on se rapproche du Boulevard Périphérique.
- Les terre-pleins centraux des autoroutes franciliennes sont généralement étroits, et sont également utilisés par les piles des ouvrages d'art de franchissement aérien, très nombreux en Ile-de-France.

Néanmoins, le fait qu'il existe aujourd'hui un certain nombre de lignes de bus express sur autoroute – dont l'inventaire est fait dans le chapitre suivant – ne nous autorise pas à évacuer a priori la possibilité de telles implantations en Île-de-France. Il est au contraire nécessaire d'examiner chacune des sections de voies rapides utilisées par ces autobus, afin de rechercher les possibilités d'améliorer le service de ces lignes dont les performances sont aujourd'hui notoirement dégradées aux périodes de pointe en raison de leur sujétion aux contraintes de la circulation automobile.

Il est par ailleurs opportun, au moment où l'Île-de-France s'engage dans la création d'un service régional de lignes d'autobus express, d'examiner si l'infrastructure autoroutière peut constituer un support pour certaines sections de ce futur réseau. (extrait p.43)

### " IV EXAMEN DES SECTIONS AUTOROUTIÈRES LES PLUS CHARGÉES EN AUTOBUS "

Les pages qui suivent donneront, pour chaque autoroute accueillant un nombre significatif de lignes régulières d'autobus, des indications concernant :

- Le repérage des sections d'autoroute les plus chargées en services réguliers d'autobus.
- Les conditions de circulation, recueillies auprès de la DREIF.
- Le nombre de voies, illustré par des photos aériennes montrant également d'autres caractéristiques, comme l'existence de bandes d'arrêt d'urgence, le type de séparateur central ou la présence d'ouvrages d'art de franchissement. (extrait p.46)

### " V. SITES POUVANT ÊTRE A PRIORI PRIS EN CONSIDÉRATION POUR Y ÉTUDIER L'IMPLANTATION DE VOIES BUS "

" L'autoroute A3 est à peu près uniformément chargée en lignes de bus tout au long de son tracé. Le sens le plus affecté par les encombrements est le sens Province-Paris.

**a) la section comprise entre Paris (Porte de Bagnolet) et l'échangeur du noeud de Rosny** subit des encombrements de façon chronique.

- Le matin entre 7h et 10h, et le soir entre 18h et 19h dans le sens Province-Paris.
- Le matin entre 8h et 10h, et le soir entre 18h et 19h dans le sens Paris- Province.

Cette section comporte 2x4 voies entre Paris et le diffuseur de Montreuil, puis 4 voies + 3 voies (chaussée sud) entre le diffuseur de Montreuil et le noeud de Rosny.

Bien que supportant un nombre restreint de courses de bus (13 bus/h/sens dans le sens le plus chargé), la question de la réservation d'une file mériterait un examen attentif, et ceci pour plusieurs raisons :

- La création de nouvelles lignes d'autobus express en provenance de Villemomble Gagny Neuilly-Plaisance – Neuilly-sur-Marne serait probablement utile à la desserte de ces communes, à condition bien entendu que dès leur entrée sur l'autoroute, les bus soient directs et en voie réservée jusqu'à la Porte de Bagnolet.
- Cette autoroute va subir des travaux de couverture nécessitant la réduction d'une file pendant leur exécution. L'observation des conséquences de cette réduction apportera des éléments d'appréciation utiles pour une prise de décision éventuelle de création d'une voie réservée.
- Cette autoroute débouche sur un équipement important actuellement occupé par la gare routière internationale de la compagnie « Eurolines » Cet équipement est de plus situé à proximité du terminus « Gallieni » de la ligne de métro N°3. La possibilité de réaliser à cet endroit un pôle d'échange bus/métro de qualité serait un atout important en faveur de la création de lignes express sur l'A3.

**La création d'un site propre sur l'A3 dans le sens Paris-province à partir de Villemomble ou de Rosny pourrait donc faire l'objet d'une étude spécifique.**

**b) La section comprise entre le noeud de Rosny et Garonor** comporte 2x5 voies sur une courte longueur. Sa largeur se réduit à 2x3 voies entre Bondy et Garonor.

Les encombrements chroniques ont lieu dans le sens Province-Paris, le matin entre 7h et 10 h, et le soir entre 18h et 21h. La section la plus chargée en autobus écoule 14 bus/h/sens le plus chargé. **L'opportunité de réserver une file pour les transports en commun serait éventuellement à envisager en partage avec les taxis (desserte de Roissy), mais une difficulté existe au niveau de Noisy-le-Sec, car le tronçon commun A3-A86 ne possède ni terre-plein central large, ni bande d'arrêt d'urgence.** (extrait p.76).

" CONCLUSION "

Au terme de cette étude, le constat est que les possibilités d'implantation de voies réservées aux autobus sur les autoroutes franciliennes sont plutôt limitées, en comparaison aux réalisations étrangères et notamment américaines.

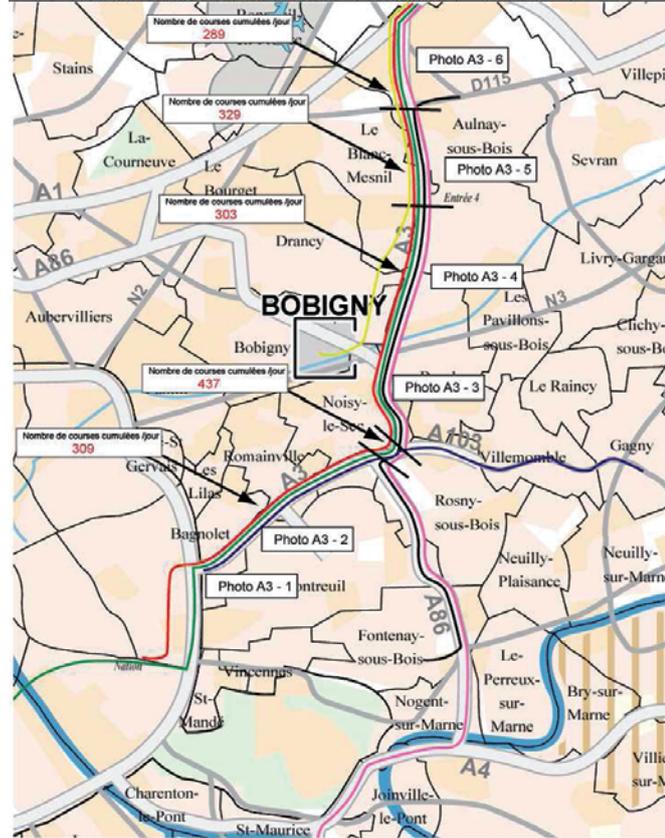
**Ces possibilités ne sont cependant pas à exclure, mais à étudier en détail, sur un certain nombre de sites, parmi les quels nous pouvons retenir l'autoroute A3 entre l'échangeur de Rosny et la Porte de Bagnolet, dans le sens Province - Paris.**

Des études pourraient être engagées par le STIF avec les gestionnaires de ces emprises, afin de :

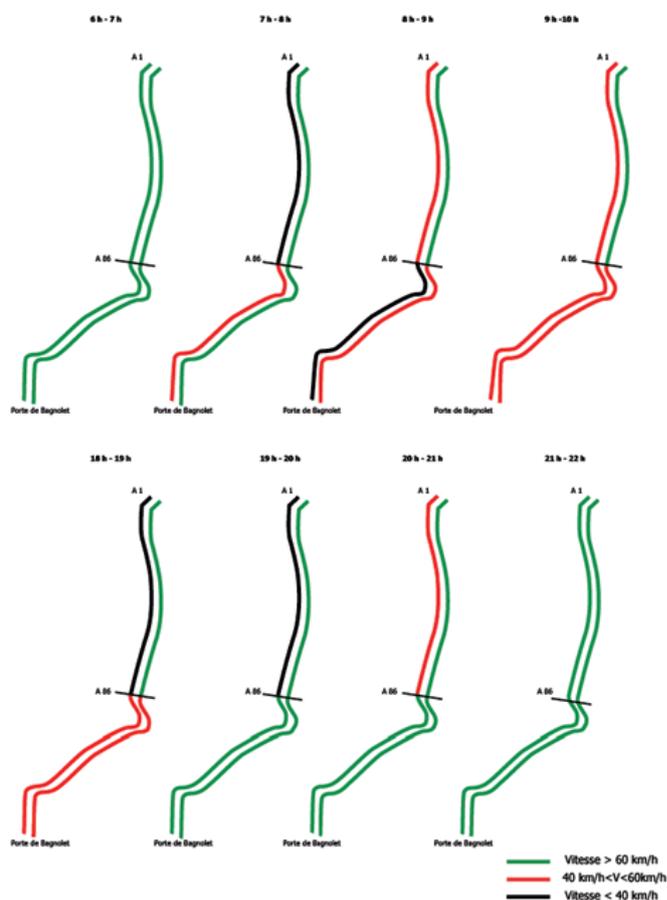
- confirmer ou d'infirmer l'intérêt de ces propositions.
- préciser leur faisabilité.
- vérifier la compatibilité de celles-ci avec toutes les contraintes de sécurité et d'exploitation. " (extrait p.113)

section de voie rapide	courses bus/J.
A3 entre Aulnay et la RD 115	329
A3 entre Paris et l'échangeur de Rosny	309
A3 entre l'échangeur de Rosny et Aulnay	303
A3 entre la RD 115 et Garonor	289

NOMBRE DE COURSES CUMULÉES PAR LES AUTOBUS SUR LES AUTOROUTES ET VOIES RAPIDES FRANCIENNES (par jour ouvrable)					
L'UTOBUS CIRCULANT SUR L'AUTOROUTE A3					
LIGNE	N° STIF	TRAJET	EXPLOITANT	AUTOROUTE	NB COURSES/OUV.
221	10010021	GALLIÈRE - ROSNY	RATP	A3	134
351	10010051	NATION - ROISSY-POLE	RATP	A3 - A1	107
01401409	01401409	NOISY-LE-SEC - ROISSY	CIF	A3 - A1	30
792 EXPRESS	230230702	VAL DE FONTENAY - AULNAY-BOIS	AUTOBUS DU FORT	A86 - A3	40
3	90909003	NOISY-LE-SEC - ROISSY	CARR AIR FRANCE	A86 - A4 - A86 - A3 - A1	98
4	09809804	MONTPARNAISE - ROISSY CH DE GAULLE	CARR AIR FRANCE	B.P. - A3 - A1	98



VITESSES OBSERVÉES SUR L'AUTOROUTE A3 (heure de pointe /jour ouvrable)

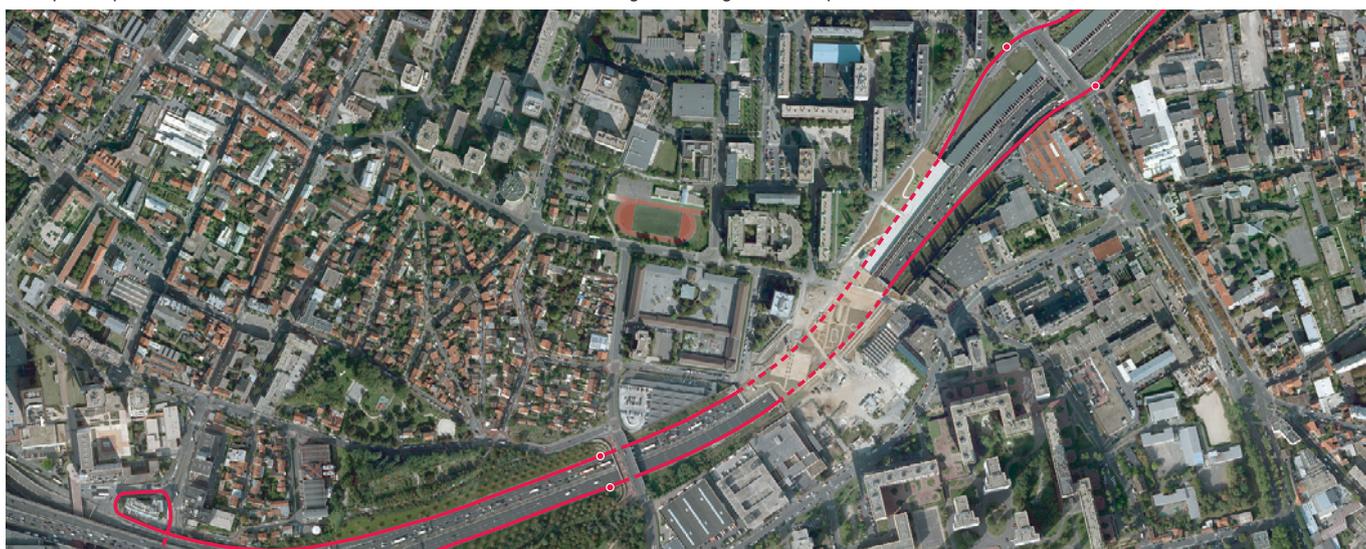


## ANNEXE 3 : Exemple d'un Bus à Haut Niveau de Service sur la Bande d'Arrêt d'Urgence de l'A3

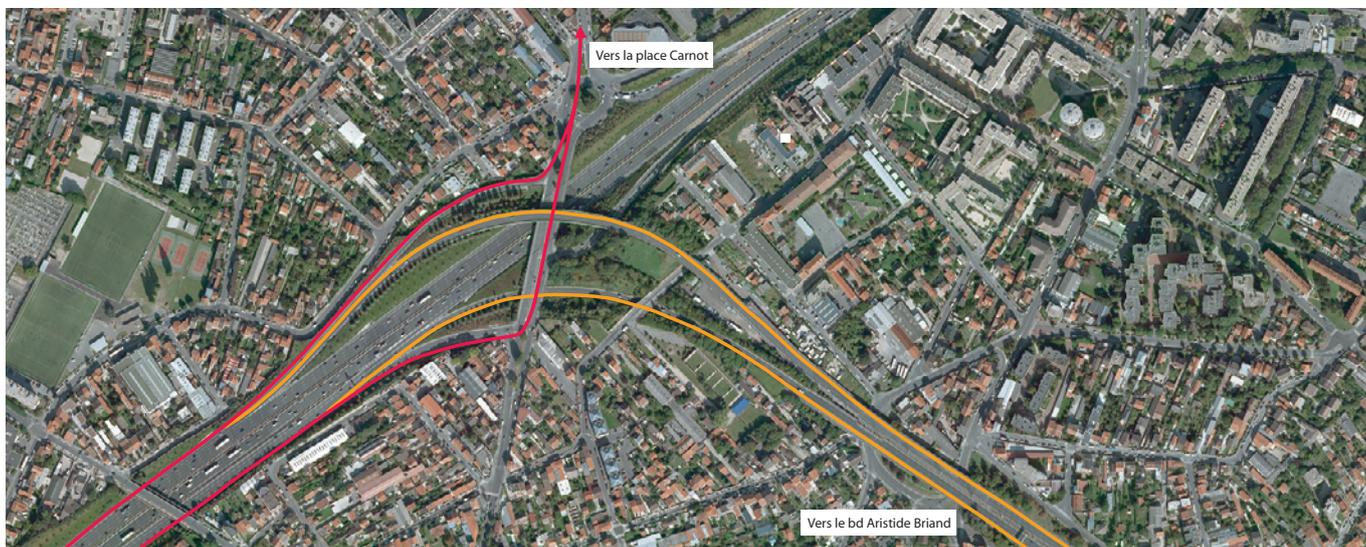
Tirer parti de l'échangeur de Bagnolet et des infrastructures autoroutières pour retourner la proposition en transport.



Principe d'implantation d'un BHNS sur la BAU de l'A3 à hauteur de l'échangeur de Bagnolet et du pôle Gallieni



Principe d'implantation d'un BHNS sur la BAU de l'A3 à hauteur des quartiers de la Noue - Malassis



Principe d'implantation d'un BHNS sur la BAU de l'A3 à hauteur de l'échangeur de l'A186 vers place Carnot ou bd Aristide Briand



## **Cahier 2**

### **La desserte en transports en commun**

Cette étude, menée dans le cadre d'une convention avec la Ville de Bagnolet, porte sur l'évolution urbaine des quartiers sud, entourés par le Périphérique, l'autoroute A3, le quartier des Coutures et Montreuil. Le premier cahier traite des propositions d'aménagement, le second et présent cahier de la desserte en transports en commun aux échelles locale et intercommunale, le troisième du diagnostic détaillé.

La question des transports en commun s'attache ici à l'axe qui relie le pôle Galliéni aux quartiers du Haut Bagnolet, le long de l'A3. Entre ce pôle en transports et ces quartiers denses mais isolés, les enjeux de liaison et de redéveloppement doivent être mis en perspective avec l'intercommunalité naissante d'« Est ensemble ».

D'un point de vue économique, l'importance du pôle Galliéni nécessite des propositions quant à son positionnement futur dans l'Est parisien, pour pallier à une desserte régionale insuffisante. La présence d'un pôle d'emploi, d'une gare internationale d'autocars, d'un centre commercial et d'emprises mutables soutient de réels enjeux fonciers en plein cœur d'agglomération. A ce titre, la réalisation d'une offre nouvelle est indispensable pour relier Bagnolet au réseau régional rapide et aux autres polarités de l'est de l'agglomération.

Mais cette offre en transport doit en premier lieu rompre l'isolement des habitants du Haut Bagnolet. Suite à l'étude de faisabilité d'un téléphérique réalisée en 2008, les scénarios proposés ici, comme celui d'un bus à haut niveau de service sur l'A3 ou d'un tramway câblé à travers le plateau de Bagnolet - Romainville, doivent encore faire d'accords politiques et d'études de faisabilité poussées.