



Issue de la réunion des conseils de quartiers du haut Montreuil, l'**AMUTC milite pour développer les transports collectifs**, en particulier dans le nord et l'est de la ville, également sur l'ensemble du plateau des sept communes afin de :

1/ désenclaver ce secteur intercommunal et le développer grâce à **un véritable réseau** de trams et métros, en lien avec les infrastructures franciliennes des RER et du futur grand huit.

2/ Dans l'attente, et ce dès cette année, **améliorer le service des bus** avec un fonctionnement optimisé, régulier et humain, en particulier la desserte de l'hôpital intercommunal.

3/ Obtenir **une zone tarifaire unique** qui mette fin à la triple peine pour les moins fortunés... logements éloignés du travail et des services, temps et énergie gaspillés, transports plus coûteux.

Pour des transports collectifs en réseau

.....
« Dites-moi comment et pourquoi vous vous déplacez, je vous dirai qui vous êtes !!! »

Les transports et les mobilités sont, avec le logement, des enjeux tout à fait majeurs pour les citadins. En effet, tout deux structurent la ville. Habiter et se déplacer pour bénéficier des services (emploi, administration, commerces, santé, loisirs...) caractérisent l'espace urbain et son fonctionnement, ses aménités ou ses difficultés.

Ce sont ces questions, mises en perspective dans le nouvel objectif économique et environnemental du post-Tokyo, qui ont guidé les réflexions des équipes d'architectes mobilisées par le chef de l'état en 2010, autour du projet de Grand Paris. [www.legrandparis.org]

Aujourd'hui encore plus qu'hier, l'économie d'énergie et l'attention à la santé de notre planète, à notre santé impliquent des transports en commun efficaces.

Un tram provoque 20 % de report des automobilistes en sa faveur, un métro 40 %.

Le premier se déplace à 15-18 Km/heure de vitesse commerciale, le second à 25-30 km/h.

L'un offre une durée de vie de 40 à 50 ans, l'autre dépasse le siècle.

Un RER permet de voyager à 40-50 km/h de vitesse commerciale et de joindre le centre de Paris à la grande banlieue en moins d'une heure (quand il marche bien !).

A chacun sa fonction et son territoire...

Quand se déplacer rime avec inégalités !

Montreuil offre hélas un modèle très typé avec ses quartiers desservis par le métro (1/3 du territoire, 2/3 de la population) en contraste avec le nord et l'est de la ville.

Le métro conduit de la Mairie de Montreuil à Paris en une demi-heure. Il faudra une heure pour les habitants de La Boissière !

Avec un ticket de métro, on ira jusqu'à Créteil ou La Défense. Il en faudra deux pour aller de l'Hôpital intercommunal à la Porte de Montreuil ! Quel est le critère du prix ?

A ce regard géographique, il convient d'ajouter une analyse sociale car l'accès aux services, et donc les déplacements, sont loin d'être équitables !

On dit que le déplacement le plus économique est celui qu'il n'est pas nécessaire d'effectuer ! Mais, qui peut trouver dans son environnement proche tous les services dont il a besoin ?

Là encore, la région île de France illustre amèrement les inégalités, beaucoup trop souvent ! Combien de déplacements chaque jour parce que les coûts du logement obligent à s'éloigner du centre ou de son travail ? Combien d'attente ? Combien d'embouteillages ? Combien de fatigue ? Combien de stress ? De plus, ces « nomades malgré eux », les « pendulaires de chaque jour » doivent payer le prix fort pour des transports... incertains !!!

Paris capitale concentre tous les services, les meilleurs réseaux... Les « banlieusards » viennent y travailler, participent à l'économie du centre... Eux, attendent des transports efficaces, plus confortables... humains, seulement !

La marche est agréable... mais quand il faut se chronométrer pour atteindre le métro et son travail à l'heure, elle devient galère ! Et que font ceux qui ne peuvent courir ? Chaque jour, et chaque soir de plus, combien de Montreuillois(es) désespèrent d'attendre le bus et doivent « *mettre leur pied la route* » (comme on dit en Afrique) ? Dans quelles conditions de sécurité ? « *L'angoisse au ventre* » disent trop de femmes. Car, se déplacer c'est aussi prendre des risques !

Se mobiliser pour mieux s'organiser

Dans la foulée du TIQ (l'ancien Collectif inter-quartiers pour les transports), l'AMUTC veut contribuer à améliorer la situation. Faire entendre la voix des usagers, avancer des propositions, connaître et faire connaître l'avancement des projets... voire bousculer les élus en rappelant les besoins et les priorités.

Pour ce faire, l'AMUTC a pris contact avec les gestionnaires de la RATP et du STIF (Syndicat des transports en Ile de France www.stif.info). Car les moyens de transports sont gérés au niveau régional.

Elle a demandé rendez-vous aux deux maires de la communauté d'agglomération (Mme Pereira et M. Cosme) qui animeront les dossiers des transports et de l'aménagement. Elle informe et consulte de manière régulière les élus départementaux et nationaux qui représentent Montreuil.

Depuis combien d'années attendons-nous le prolongement du métro ? et l'arrivée du tram ? et des bus plus nombreux ? plus réguliers ? tout simplement à l'heure ! mais, nous ne sommes pas les seuls à espérer...

En Ile de France, dans le concert des lamentations et des attentes, il nous faut parler fort pour ne pas rester sur la touche !

Le jeudi 25 février, après son assemblée générale, l'AMUTC a organisé une tribune pour donner la parole aux formations politiques qui géreront la région et pèseront sur les décisions pour les décennies à venir. L'association a interpellé les candidats aux élections régionales sur les trois questions principales qui la mobilise : le tram T1, les métros 11, 9 et 3 pour demain / mieux de bus tout de suite / le même tarif pour tous... question d'équité !

Le prochain contrat Etat-région, 2013-2019, établira les priorités des financements... et fera le choix entre les nombreux projets et leurs porteurs qui se bousculent au portillon !

Où en sommes-nous ?

L'AMUTC défend la mise en œuvre d'**un réseau de transports lourds** seul en mesure de répondre efficacement aux besoins de déplacements. L'enjeu est d'inscrire notre territoire, toute notre ville, dans la région irriguée par les RER.

Un principe simple : chaque ligne de métro doit atteindre un RER.

Le tram T1 jusqu'à Val de Fontenay : Le tracé fait maintenant consensus, mais le financement des études techniques (DOCP) n'est pas absolument acquis. Quel sera le délai de réalisation 2013-17 ? ou plus tard encore ?

L'aménagement de l'actuelle A 186 avec les voies du tram et une avenue urbaine dégagera des espaces à construire. L'arrivée du T1 porte donc avec elle la création des futurs éco-quartiers « Hauts de Montreuil ». Avec force l'AMUTC souligne que l'accès à l'A3 doit être maintenu pour les autos, condition du développement économique des quartiers nord et Est.

La ligne 11, venant des Lilas, doit passer par la place Carnot et l'hôpital pour rejoindre Domus, Rosny II et le RER E. C'est bon pour le commerce ! c'est bien pour les habitants ! Les études sont financées... les travaux le seront-ils au CPER de 2013 ? L'hôpital en métro pour... 2019 ?

Ligne 9 : Le souhait initial de l'AMUTC était que la 9 rejoigne l'hôpital pour rallier ensuite le RER à Rosny Bois Perrier. Comme la ligne 11 va emprunter ce trajet, l'AMUTC demande que la ligne 9 desserve l'hôpital pour rejoindre la 11 et ainsi réconcilier ainsi le haut avec le bas...

Ligne 3 : Elle ne peut s'arrêter au périphérique alors que le quartier de La Noue est bien isolé ! Un premier pas urgent à entreprendre. Son prolongement jusqu'à un RER peut être pensé en fonction de la réalisation du réseau, vers Noisy ou vers Fontenay ?

La communauté d'agglomération, une chance ?

Nous voulons l'espérer ! M11 et T1 seront des traits d'union annoncés au projet. Mais la 9 ? la priorité a été prononcée pour l'axe RN 3 sur lequel se développeront les projets économiques...

Et le Grand Paris ? Et l'Arc Express ?

Le « grand huit » change d'échelle avec neuf pôles de développement mis en lien avec les aéroports, l'Europe et le vaste monde... A l'ouest, deux arcs sont prévus, en proche et grande banlieue. A l'est, un seul au grand large !!!

Nous voulons une branche Arc Express qui relie Val de Fontenay à la Plaine de France, telle que prévue par la Région. Nous voulons que notre territoire s'inscrive dans le jeu francilien. Notre préoccupation : avec le grand Huit, quels financements resteront pour la M 11 et le T1 ?

Dans l'attente des moyens lourds, notre quotidien repose sur les bus.

Comment dire que des progrès ont été enregistrés quand l'irrégularité et le manque marquent nos allées et venues ? Et pourtant, le 129, le 102, le 122 sont plus fréquents. Le prolongement du 545 vers le 76 et le cœur de Paris est une vraie victoire ! Celle de la municipalité avec l'AMUTC.

- > Au nord, l'hôpital – intercommunal – doit être mieux desservi, de jour comme de nuit ! Harmonisons les horaires du 545 et du Titus avec le 301 qui doit absolument répondre à son statut de Noctilien !
- > En attente du métro 9, Haut et bas doivent être mieux réunis avec le bus 129 bien cadencé !
- > A l'est, que le 122 et le 127 assurent une vraie liaison entre Croix de Chavaux et Val de Fontenay.

L'AMUTC porte vos espoirs, rejoignez-nous... Exprimez-vous !

Qui veut voyager loin doit s'organiser...
se faire entendre, négocier, insister...