



Transports collectifs de l'Est parisien proche
3 décembre 2012, Mairie de Montreuil,
réunion organisée par le député Razzy Hammadi,
avec la collaboration de l'AMUTC



Madame, Monsieur,

Nous renouvelons nos remerciements pour votre contribution à la réalisation d'un réseau de TC plus efficace et plus juste dans notre territoire, depuis trop longtemps délaissé malgré sa proximité de Paris.

Un mois plus tard, nous n'avons enregistré qu'une seule demande de précision, aussi, nous considérons ce relevé de notes, [augmenté de quelques "remarques"], comme synthèse de la réunion.

Dominique Voynet et Fabienne Vansteenkiste :

Après les mots d'accueil, toutes deux soulignent l'importance de cette réunion pour les transports en commun.

- Le prolongement du T1, attendu depuis bien longtemps, doit être confirmé au conseil du STIF de décembre [voté à l'unanimité], pour une enquête publique en juin et une déclaration (DUP) fin 2013.

- Pour la M11, le calendrier se poursuit avec une DUP prévue début 2014.

Ces 2 infrastructures majeures vont changer profondément la vie des montreuillois du nord de la ville.

- La ligne 9 est plus compliquée, même avec l'augmentation en fréquence et du nombre de rames. C'est une ligne longue avec des matériels anciens. Fort heureusement, il sera renouvelé en 2013. L'association pour son prolongement ne trouve hélas pas suffisamment de soutien de la part des maires des villes voisines.

- En ce qui concerne les bus, dont le service est très important à Montreuil, le paysage a beaucoup changé. Remerciements au STIF pour le dézonage de fin de semaine, l'allongement des durées des bus... En revanche, le plan de circulation restera à revoir lorsque les travaux dans le quartier de la mairie seront achevés.

Madame Voynet observe que nous sommes pénalisés par le manque de consensus entre les communes de l'Est parisien, par exemple pour le tracé Est du Grand Paris. Nous avons réussi à ce que la M9 soit dans le paquet final, mais le STIF, et d'autres, font remarquer que nous demandons trop. Nous courrons le risque de voir les projets entrer en concurrence les uns par rapport aux autres. Il faut donc choisir ! A court terme T1 et M11, ensuite il faut être plus lisibles...

Elle se réjouit de la présence de Conseillers régionaux et généraux, de la ville de Fontenay et du secrétaire général d'Orbival. Elles doivent quitter la séance, mais Sébastien Maire, directeur de cabinet représentera Montreuil.

Celui-ci précisera que le tracé du prolongement de la M9 semble maintenant consensuel. Aussi, pour le nouveau SDRIF, il convient d'acter cette demande de rectification, générale et partagée, avec la connexion à l'hôpital.

AMUTC : Montreuil compte plus de 100 000 habitants (très bientôt 120 000 ?). Avec seulement 3 stations de métro, la ville est coupée en deux ! A ce titre il n'y a donc aucune exagération à demander un réseau de transports lourds et leur maillage régional. Le prolongement de la M9 est question de bon sens et d'économie des investissements...

A titre de comparaison, Saint Denis, seconde ville de 100 000 habitants en proche couronne, est desservie par 2 lignes de RER, 2 lignes de métro, bientôt 4 lignes de tram et sera le futur nœud des lignes du GPE à Pleyel où il y aura aussi la future gare Nord de TGV.

Razzy Hammadi remercie pour cette présentation déjà détaillée.

Il salue chacun des présents, en particulier Pierre Serne ainsi que les conseillers régionaux et généraux, les représentants d'Orbival et de l'AUT. Il se réjouit d'une large participation (*liste en annexe*) et excuse les absences de Monsieur Guglielmi et de Madame Valls.

Pourquoi cette initiative ? Suite aux diverses interpellations des habitants et de l'AMUTC, l'organisation de cette réunion doit permettre de prendre en compte toutes les facettes d'une demande qui reste mal organisée aujourd'hui.

Il a entrepris des rencontres avec la RATP, la SGP ... fait la revue des sujets avec l'AMUTC, et il dresse deux constats :

- D'autres territoires sont arrivés à mettre autour de la table toutes les instances concernées pour une réflexion globale et cohérente.
- A l'Est, il y a des schémas, des conclusions, des financements, mais pas de vue d'ensemble. Quelles sont les conséquences sur l'aménagement urbain ?

L'objectif de cette réunion est d'**arriver à un diagnostic partagé**, un point d'étape très concret, et de regrouper les forces pour faire avancer les projets. En particulier, se pose la nécessité d'une étude des prolongements des lignes M9 et M3, avec l'opportunité d'une mise en commun de la plateforme technique de creusement des tunnels M11 et M9.

Lors du débat pour l'accroissement du plafonnement transport en Assemblée nationale, une unanimité a été atteinte, preuve de l'efficacité du dépassement des clivages. En tout, ce sont 70 millions d'Euros supplémentaires en entrée annuelle.

Alain Fabre et Georges Bertrand :

L'AMUTC représente les usagers et les habitants des communes de l'Est parisien, secteur défavorisé pour les transports. Nous multiplions les démarches pour que les usagers soient entendus !

La demande prioritaire des habitants du haut de Montreuil reste le prolongement de la M9. Quand nous avons participé au débat public pour le prolongement de la M11, celui de la M9 est toujours revenu !

L'AMUTC plaide pour **un réseau maillé**, car il permet de multiplier les destinations et d'optimiser la rentabilité des lignes. Avec les projets de prolongements à l'étude T1, M11 et M1, le progrès sera considérable, un vrai acte de désenclavement du plateau des 6 communes. A l'Est de Montreuil, l'hypothèse d'une station du M1 aux Grands pêcheurs est vivement soutenue par la population de quartiers denses et populaires.

Mais, le **prolongement de la M9** reste le maillon manquant ! Il présente pourtant une particularité remarquable : pour 2 km seulement, il offre deux connexions, avec le T1 et la M11 qui verraient ainsi leur efficacité augmentée. De plus, l'utilisation du tunnelier de la M11 rendrait ce prolongement très intéressant du point de vue des coûts.

Nous avons reçu de nombreuses déclarations de sympathie - *sincèrement* « Merci » - mais nous voulons des preuves d'amour ! La ville de Montreuil, Est-Ensemble et le CG 93 doivent donc inscrire, à leurs budgets 2013, des crédits (peu élevés), pour que des études soient entreprises par le STIF, en vue de traiter ce dossier au prochain CPER.

L'AMUTC se réjouit que le projet du Grand Paris ait contribué à faire accepter la nécessité d'investissements massifs dans les transports en commun. Nous avons soutenu le plan de mobilisation du Conseil Régional ainsi que le projet de **rocade bouclée en petite couronne**. Ce projet est en effet le seul à permettre un maillage efficace du réseau ferré, avec une amélioration des liaisons de banlieue à banlieue.

Les choix ne doivent pas se faire en fonction du pouvoir des maires, mais des services rendus aux usagers.

Enfin, plusieurs autres questions doivent être abordées :

- Des tarifs zone 3 pour des quartiers mal desservis ! En urgence, l'AMUTC plaide pour un ticket conjuguant bus et métro.
- la régularité du service des bus malgré des améliorations appréciées dont nous remercions les promoteurs...

Pierre Serne :

Les propositions de l'AMUTC sont écoutées avec attention, mais les priorités, les contraintes et les calendriers ne sont pas forcément concordants ! Trop vouloir en même temps risque de fragiliser l'ensemble des dossiers. Chacun joue son rôle. Quand il reçoit d'autres élus, chacun cherche à vendre son projet. « Si tout devient prioritaire, rien n'est prioritaire ! »

AMUTC : Depuis 1937, rien n'a été fait à Montreuil qui a quadruplé sa population !

Le financement du T1 est maintenant sécurisé, celui du M11 reste à finaliser. Le dossier du T1 sera voté au STIF le 13/12 pour enquête publique en 2013. Malgré le blocage politique à Noisy-le-Sec, la décision est prise d'avancer sur ce dossier avec l'enquête publique au 2^{ème} trimestre 2013.

*AMUTC : En effet, le 13/12, le STIF a voté la mise en enquête publique du prolongement Est du T1. Nous nous réjouissons de ce pas encourageant qui traduit la volonté de nombreux élus à mettre enfin en œuvre ce prolongement attendu depuis plus de 10 ans !
Pourtant, comment ne pas rester prudent, voire sceptique, lorsque l'on sait la détermination de la Mairie de Noisy-le-Sec et de nombre de Noiséens à s'opposer au passage du tram rue Jean Jaurès ? Nous ne pouvons ignorer également les contestations fortement exprimées contre la coupure de l'avenue urbaine entre Mozinor et le carrefour des Ruffins, et contre l'actuel projet architectural du SMR.
Cependant, l'AMUTC soutient pleinement le projet attendu avec impatience par les habitants du haut Montreuil.*

Pour la M11, il a bon espoir d'un accord très prochain pour le financement. Mise à l'enquête publique en 2013 et DUP en 2014.

Le budget d'investissement du STIF est en augmentation, mais les projets doivent être phasés dans le temps. Les municipalités réclament des rénovations urbaines qui souvent font augmenter très notablement les factures ! Quand on brasse beaucoup d'argent, il faut être attentif sinon les financeurs alertent « attention plus de budget ». Sans compter les difficultés de paiement de certaines collectivités qui conduisent à réviser les conventions. (cf. la M14)

L'arrivée du T1 et de la M11 rend compliqué le prolongement de la ligne M9, car un équilibre est à trouver pour l'ensemble de la région. Cette ligne figure donc dans le 3^{ème} paquet de financements. En revanche, il confirme le renouvellement de tout le matériel de la M9, dès 2013.

AMUTC : Au contraire, ce prolongement optimisera les deux lignes et rendra cohérent le réseau Est parisien !

L'augmentation du versement transport voté à l'Assemblée nationale va dégager un budget conséquent, 70 M€, dont la moitié pour l'offre bus. Sur le territoire d'Est-Ensemble, les lignes 301 et 102 seront renforcées. [Effectif pour le 301]

Ligne orange du GPE : le rapport Auzannet dressera un état précis. Au final, la Ministre et Matignon trancheront, mais la ligne orange reste prioritaire, contrairement aux annonces faites par la presse.

Solenne Fritsch : Les agences territoriales font le relais entre les projets et les territoires.

Dans le DOCP du T1, certaines prévisions n'ont pas été prises en compte (comme les acquisitions foncières), il y a donc décalage avec l'estimation du schéma de principe. Dans leur diversité et leurs nécessités, les discussions en cours avec la ville de Bobigny, peuvent être un modèle de référence !

Pour le prolongement des métros M3 et M9, il existe une convention avec CG 93. Une étude a été réalisée par « Ville et Transports », mais ses résultats doivent être présentés au STIF en premier.

Frédéric Molossi : P. Serne est exhaustif sur les éléments de calendrier pour au moins 2 chantiers : T1 et M11.

Pour la M9, l'attente des habitants n'est pas nouvelle ! P. Serne l'a souligné, chacun connaît les conséquences budgétaires et le CG regarde d'autant plus attentivement les projets que sa marge financière est très réduite. Partant de là, quelle stratégie adopter pour permettre l'aboutissement du maillage ? Certes, trop demander met en danger certains projets, mais en même temps il faut désenclaver !

Le CG regarde de façon sérieuse le prolongement de la M9. En définitive, le financement et le calendrier seront évalués au regard des problèmes et perspectives du territoire, aux plans régional et départemental. Dans cet esprit, le CG a mandaté « Ville et Transports », pour mettre différents scénarii à l'étude. Les éléments étant maintenant parvenus, la réflexion sur la présentation de ce document est en cours.

AMUTC : Nous sommes impatients d'en connaître les résultats... et la méthode.

Dans le cadre du SDRIF, en janvier 2013, le CG va donner son avis mais il ne préjuge pas des débats. La méthode consiste à réunir les collectivités pour porter des sujets communs. Les lignes T1 et M11 impactent des milliers d'habitants, y compris de Montreuil. Hélas, Est-Ensemble, un échelon important, n'a pas réuni les conditions pour

peser sur le choix de prolonger la M9 également. Toutefois, les collectivités pourraient réfléchir sur l'éventuel gain de la réalisation concomitante des prolongements M11 et M9.

Débat :

R. Hammadi met en exergue 2 questions importantes :

- l'étude sur l'intérêt du prolongement M9 en complément de M11
- le tracé du GPE à l'Est.

Notre territoire comporte des particularités car il n'y a pas de contrat de développement territorial. Il en résulte déjà les conséquences !

René Méheux s'interroge sur le coût de réalisation des infrastructures : en moyenne générale 100 M€ le km. Or, pour la M11 c'est 240 M€ et 400 M€ pour la M1 : pourquoi autant de différence ? Ces coûts excessifs mobilisent les investissements et rendent impossibles certains prolongements pourtant nécessaires au réseau !

P. Serne explique qu'il faut tenir compte des réalités à prendre en compte. C'est le financement global qui est annoncé ! Avec la requalification urbaine associée, les collectivités entrent dans le plan de financement, et leurs demandes viennent s'ajouter au fur et à mesure ! Donc, la note gonfle...

Daniel Mouranche de l'AUT (FNAUT Ile de France) est invité à rappeler d'une façon générale, les attentes des usagers des transports collectifs d'Ile de France. *[Nota : Nous reprenons sa propre synthèse]*

- En premier, des catégories en détresse appellent au secours : ceux des lignes surchargées ou trop irrégulières, ceux qui ne peuvent plus accéder au réseau faute d'équipement PMR, ou ceux qui ne sont pas ou très mal desservis par les TC et qui ne peuvent pas prendre la voiture.
- Ensuite il y a les usagers qu'on qualifiera de « normaux ». Leur première frustration c'est de ne pas être écoutés. Il n'y a pas vraiment de participation des citoyens à la préparation des décisions, qu'il s'agisse de dessiner Grand Paris Express ou de modifier le service d'un bus. Il serait pourtant bon que leurs priorités soient régulièrement rappelées aux décideurs de tous niveaux : la fiabilité des lignes, l'information (sincère et réactive, pas la langue de bois au prix de coûteux investissements de centralisation), l'accessibilité et la signalétique (les deux sont de plus en plus liées quand l'utilisateur vieillit). A ce sujet, éviter le gigantisme des pôles qui épuise l'utilisateur : ne pas refaire à Val de Fontenay le giga hub de La Défense.
- Enfin, les usagers veulent une tarification plus juste. Le rançonnement des usagers au ticket a assez duré. Ils payent toujours plus sans contrepartie. Quant aux porteurs de Pass, ils ont certes obtenu plus d'égalité territoriale, mais il reste de vraies injustices. Quand par exemple mettra-t-on en place des Pass de jour à jour, qu'ils soient mensuels ou hebdomadaires ?

P. Serne indique que la majorité des usagers utilisent plutôt des Pass. Mais, le STIF va probablement décider qu'il n'y aura pas d'augmentation en 2013 pour le ticket à l'unité *[acté]*. Pour 2014, il est possible que la TVA passe à 10%, ce qui se traduirait par une autre augmentation sensible. Nous avons besoin de la pression de tous pour maintenir une TVA réduite pour les transports.

D. Mouranche : Attention, le Pass est effectivement utilisé dans la majorité des usages de TC, mais pas par la majorité des usagers ! Les porteurs de Pass sont minoritaires, mais il est évident qu'ils voyagent au total plus souvent que les porteurs de ces tickets au prix démesuré. De plus, l'utilisateur au ticket les achète par carnet de 10. Or ceux-ci ont subi leur plus forte augmentation historique en 2013, presque 5% ! L'AUT a protesté.

Jo Bessemoulin rappelle que lors de l'enquête publique de la M11, le prolongement de la M9 est ressorti en priorité. L'AMUTC cherche la complémentarité avec le T1 et la M11. Il faut profiter des économies ouvertes par les infrastructures mises en œuvre pour la M11.

Patrice Bessac souligne qu'il n'existe pas de salut sans mobilisation commune. L'exemple du Val-de-Marne montre que la population était mobilisée, les initiatives étaient impressionnantes comme le niveau de connaissance des habitants. Sur notre territoire, nous payons aujourd'hui le prix (cf. GPE) du manque d'engagement.

Mais, il reste dubitatif sur la logique des contraintes : c'est un discours conduisant à une vision de plus en plus étroite. Il faut aller au bout des études sur les lignes M9 et M11, puis regarder la stratégie d'ensemble avec l'optique du maillage.

Audrey Guinet, au nom de **Jean-Charles Nègre**, souligne l'importance des TC, en particulier pour le haut de Montreuil, trop mal desservi, et la nécessité de l'écoute des habitants que les élus doivent représenter car, ensemble, élus et habitants ont plus de poids pour faire aboutir les projets.

Josiane Bernard : Il faut en effet écouter les usagers, aller jusqu'au bout des études. Mais, dans les villes tous n'ont pas forcément les mêmes préoccupations ! La priorité des Bagnoletais reste les lignes de bus, à commencer par le 122 dont le service est perturbé suite à un incendie. Avec la nouvelle sectorisation des collèges, elle rappelle qu'un arrêt du 76 est nécessaire au collège Politzer. Les points ponctuels ne doivent pas être négligés !

P. Serne précise que pour le bus 122, des réunions sont en cours. Une proposition de détournement a été effectuée, mais n'a pas obtenu l'aval du maire. Le STIF traite le dossier par une nouvelle recherche. Pour le bus 76, il découvre cette demande. Il va suivre le dossier, mais les élus doivent alerter.

Le projet de télécabine de la Noue est évoqué mais le STIF n'a pas reçu de demande formelle.

AMUTC : Ce ne peut être qu'une solution provisoire ! Intéressante s'il allait jusqu'à Place du Général De Gaulle à Montreuil, plus encore s'il permettait une correspondance avec le T1.

Belaïde Bedreddine : Ce qui manque c'est consulter la population ! Pour la ligne orange, la population n'a pas été concertée.

La M11 correspond à un intérêt économique pour la région, la M9 un intérêt quotidien pour les habitants.

Montreuil ne peut rester une cité-dortoir ! Elle présente une vraie centralité, un vrai cœur de ville, aussi reprendre le plan bus, c'est bien, mais il dépend de l'arrivée du métro. Il faut casser cet entonnoir : quand le flot de voyageurs se déverse sur les bus à la Mairie, ils sont immédiatement saturés. On peut augmenter la cadence des métros mais cela ne résout pas le vrai problème des mobilités. A Paris, on a rajouté le T3 alors qu'il y a déjà une grosse densification de transports. Donc, pourquoi ne pas prolonger cette ligne M9, si essentielle aux Montreuillois ?

P. Serne, en réponse et pour conclusion, tient à souligner que le prolongement de la ligne M11 se fera principalement en banlieue. Elle devient un axe de déplacement à l'intérieur d'Est-Ensemble. Donc, c'est un financement du réseau qui bascule sur la banlieue, pour la première fois hors de Paris.

Le T3 c'est 170.000 usagers en prévision. Il devrait être essentiellement utilisé par les "banlieusards".

Comme exprimé lors de cette réunion, le prolongement de la ligne M9 tire sa légitimité du prolongement de la ligne M11. L'exemple de la ligne 1 démontre l'intérêt qu'apporte une connexion régionale. Il demandera donc une mise à l'étude rapide pour une exploitation mutualisée de la plate forme du tunnelier, mais la différence de coût risque de rester prohibitive. De plus, les deux dossiers restent difficiles à connecter car ce sont 2 projets, 2 financeurs, 2 calendriers...

R. Hammadi remercie tous les participants pour la qualité du débat et des arguments développés.

Il attend les éclairages des études. **Mais, pour la M9, il convient de regarder de près les avantages de la mutualisation de la plateforme de forage et, en particulier, les conditions d'irrémediabilité en cas de rejet.**

En annexe : Liste des participants et carte du réseau TC Est parisien revendiqué par l'AMUTC.