



Enquête publique pour le CDT Est Ensemble Contribution de l'AMUTC

La mise au point du CDT d'Est Ensemble constitue un travail considérable et intéressant. Il est regrettable que ce travail ait été réalisé par un tout petit nombre de personnes et ne soit pas connu de la population. Le caractère confidentiel de son élaboration et le très faible retentissement de l'enquête publique ont pour résultat que ce projet est très largement ignoré, y compris des élus communautaires et municipaux.

L'AMUTC s'estime pourtant concernée en tant qu'association des usagers des transports en commun rayonnant sur l'ensemble du territoire couvert par le CDT et a estimé nécessaire de formuler un avis sur les aspects du CDT qui impactent les transports en commun.

Les usagers n'ont pas été consultés

A aucun moment l'avis des usagers n'a été demandé. Cela se ressent fortement dans l'analyse et les propositions du CDT en matière de transports en commun. L'analyse est très superficielle et n'est présentée que par bribes, alors que la mise à niveau des transports constitue un enjeu essentiel pour ce territoire. Les propositions ne font que reprendre une liste de projets décidés au niveau régional ou national, en l'absence de toute réflexion sur la cohérence des projets recensés par rapport au développement du territoire d'Est Ensemble.

Cela explique la contradiction étonnante entre la proposition centrale de faire de la Folie le cœur du développement de l'agglomération alors qu'il ne sera pas desservi par le Grand Paris Express (M15 en correspondance avec le RER E) et le refus d'une alternative pour le tram T1 dont le tracé validé par le CDT fait l'objet d'un rejet quasi unanime à Noisy-le-Sec et paraît de ce fait irréalisable.

Quand à la mise en correspondance de la ligne 9 avec la ligne 11 à l'hôpital intercommunal André Grégoire, elle est évoquée sans être priorisée et le CDT ne fait que prendre acte qu'aucune date n'est donnée pour sa réalisation, bien improbable à l'horizon 2028. Les élus régionaux du secteur ont même voté le 28 octobre 2013 un amendement au SDRIF qui envisage la possibilité que la ligne 9 aille plutôt aux Murs à pêches !!!

Question : L'enquête publique étant la seule occasion donnée aux usagers de donner leur avis sur ce projet de transports, sera-t-il possible à la commission d'émettre des réserves ou des recommandations permettant de corriger ces incohérences ? Ou bien l'enquête publique restera-t-elle de pure forme en entérinant des décisions prises à un autre niveau ?

Le CDT renforce les déséquilibres constatés entre emplois et logements

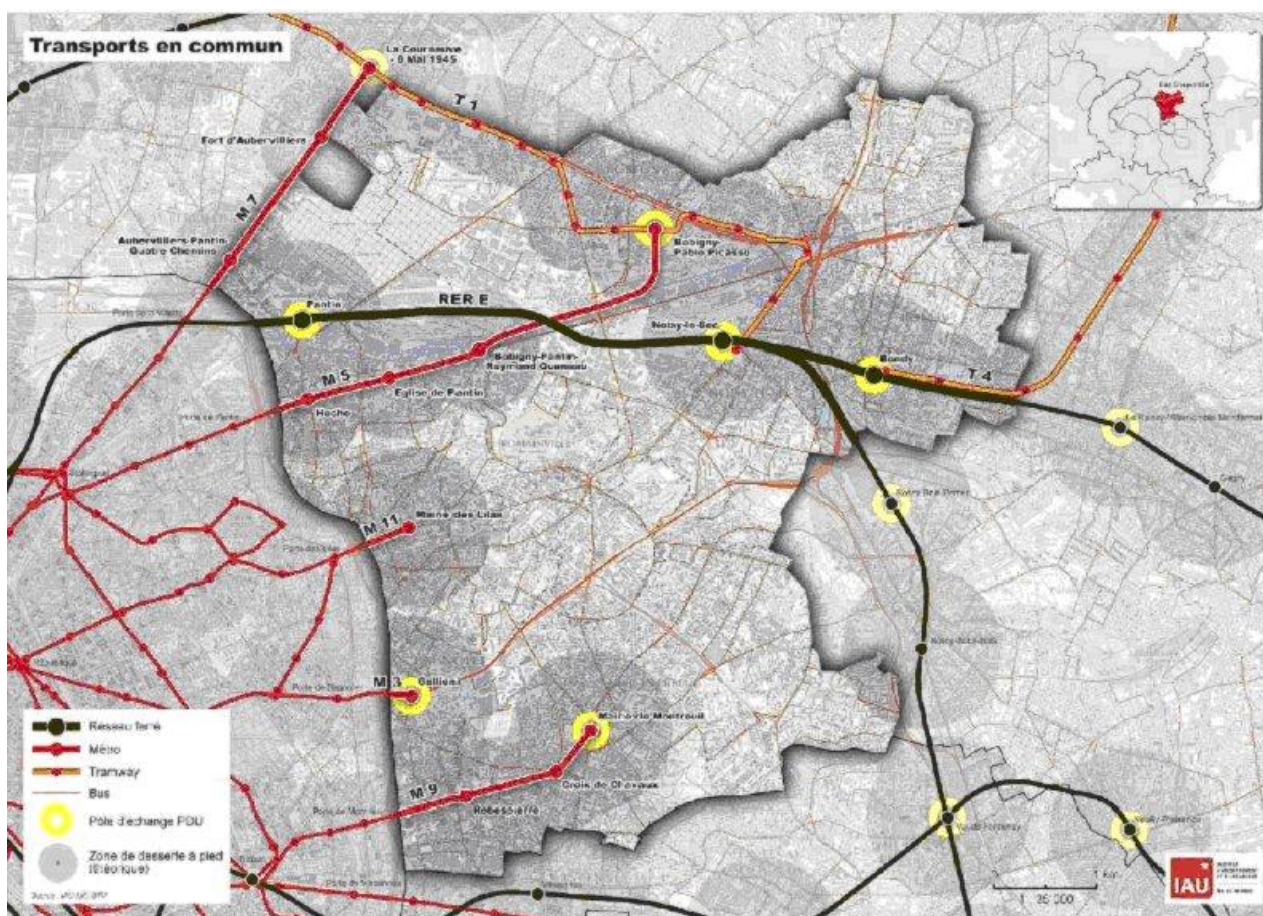
L'AMUTC place en tête de ses objectifs le rapprochement entre les emplois et les logements afin de réduire le nombre de trajets entre le domicile et le travail, ainsi que d'en limiter la durée. Pour nous le problème numéro un d'Est Ensemble est l'insuffisance du nombre d'emplois et leur inadaptation. Comme dans le reste de l'Est Parisien beaucoup d'usagers sont contraints d'aller à Paris et dans les Hauts de Seine pour trouver un emploi. Tandis qu'un grand nombre ne trouvent pas d'emploi.

Le CDT ne donne pas vraiment à ce problème la priorité qu'il mérite et ne formule pas de propositions concrètes pour y remédier. Certes la liste des filières d'avenir et des atouts du secteur est bien là. Mais quelles en sont les conséquences pratiques ? Quelles actions concrètes seront engagées ? Il ne suffit pas de dire que l'on vise la création de 50 000 emplois à l'horizon 2030 (page 60) pour garantir leur arrivée.

En outre on voit mal comment 50 000 emplois suffiraient à améliorer la situation alors que le CDT programme « en dur » la construction de 42 000 logements entraînant une augmentation de plus de 20 % du nombre d'habitants et d'actifs.

L'absence d'objectifs chiffrés par année contraste fortement avec les objectifs chiffrés en matière de logement que l'Etat, pour faire respecter le « contrat », ne manquera d'invoquer en direction des communes pour qu'elles facilitent la construction de logements. Pour l'AMUTC, le CDT devrait clairement identifier les déficits d'emploi actuels et définir des objectifs annuels afin d'aller progressivement vers un meilleur équilibre. C'est d'abord en améliorant l'équilibre entre l'emploi et le logement que les conditions de transports des usagers, et leurs conditions de vie, pourront être améliorées durablement.

Question : où sont les chiffres de l'emploi existant sur le territoire du CDT ? Comment ce taux d'emploi pourrait évoluer compte tenu du programme de construction de logements ? Quels sont les objectifs détaillés, par secteur et par année, en matière de création d'emplois ? Quelles dispositions sont prises pour faciliter leur création ?



Le réseau de transports en commun sur le territoire : une façade parisienne et un axe RN3-Canal bien desservis, mais un maillage insuffisant, en particulier au cœur du territoire. *Source Atlas Est Ensemble IAU-IDF*

La Folie le cœur du développement d'Est Ensemble ?

La Folie n'est pas seulement au centre d'un axe fort pour le développement d'Est Ensemble. C'est aussi le secteur qui a le plus fort potentiel en raison de l'importance du foncier mobilisable et en raison de la qualité de sa desserte par la RN 3, par le canal de l'Ourcq et par les transports existants (RER E et ligne 5) ou programmés (TZen 3 et Tangentielle Nord).

Le CDT ne fait que prendre acte de ce potentiel sans en tirer les conséquences.

Il est regrettable que la future rocade express M15 ne desserve pas ce nœud de communication, bien plus avantageux pour les usagers (réduction des temps de parcours), pour les finances publiques (réduction des coûts). De plus, faudrait-il encore que la ligne M15 fonctionne en rocade pour qu'elle soit efficace, grâce au maillage de toutes les lignes franciliennes ! Ce qui est loin d'être obtenu puisque le projet de la SGP prévoit un escargot avec une rupture de charge à Champigny !!!

L'autre élément structurant possible est le tram T1. Depuis des années ce projet de prolongement, qui devrait constituer un lien Nord/Sud, est bloqué en raison des conséquences néfastes du tracé retenu dans la traversée de Noisy-le-Sec. La probabilité est grande que ce blocage perdure encore des années tant est grande la détermination des Noiséens qui disposent de bons arguments. Pourtant, ils se rallient aujourd'hui à un tracé alternatif empruntant l'avenue du Parc passant par la Folie qui est bien plus intéressant pour les usagers et pour les communes de Romainville, de Bobigny et de Pantin. Ce tracé permettrait aussi une liaison plus rapide de Montreuil et Romainville vers Bobigny Préfecture.

Une des raisons qui justifiaient le tracé contesté était que le tram arrive aujourd'hui à la gare de Noisy-le-Sec, point de départ du prolongement. Cette raison devient caduque depuis qu'il a été décidé que le matériel roulant actuel ne pourra être utilisé sur le prolongement en raison des pentes à franchir.

En fait de prolongement, il s'agit plutôt d'une ligne T1 Sud et rien n'empêche de laisser le terminus de l'actuel T1 Nord à Noisy-le-Sec et de créer le terminus du prolongement (T1 Sud) à la Préfecture. Cela faciliterait énormément l'aménagement car il est extrêmement difficile de faire fonctionner dans de bonnes conditions un double terminus à la Préfecture tel qu'il est prévu aujourd'hui.

C'est pourquoi l'AMUTC propose qu'un plan B soit préparé pour le cas où les blocages actuels du T1 rue Jean Jaurès à Noisy-le-Sec ne pourraient être surmontés. Cette proposition est d'abord celles d'usagers qui en ont assez d'attendre l'arrivée de ce prolongement du tram. Mais les élus d'Est Ensemble seraient bien avisés de s'en saisir dans l'optique d'optimiser l'aménagement de leur territoire, objectif normal pour un CDT.

Question : Si des recours sérieux sont engagés contre la DUP qui sera signée dans quelques mois pour le prolongement du tram T1, Est Ensemble essaiera-t-il de venir à un tracé plus consensuel (et beaucoup plus avantageux pour l'agglomération) qui passerait par la Folie ?



Question : Pourquoi le CDT ne prévoit-il pas un axe N/S qui, avec le prolongement de la M9 en correspondance avec le T1 à Paul Signac, relierait la Porte de Montreuil, la Croix de Chavaux, la Mairie de Montreuil, la place Carnot, La Folie (axe RN3) et la préfecture de Bobigny ?

Cet axe manque au réseau ! Il est indispensable pour assurer la cohérence d'Est Ensemble, sans oublier le prolongement futur de la M3 pour désenclaver les quartiers de La Noue et Les Morillons, en passant par la Mairie de Montreuil pour rejoindre le RER E à Rosny centre.

Insister plus sur le maillage de la ligne 9 et de la ligne 11 du métro

A l'occasion de l'enquête publique qui vient d'avoir lieu pour le prolongement de la ligne 11, l'AMUTC a montré à quel point ces deux prolongements étaient complémentaires et quel gâchis de deniers publics représenterait la construction d'une gare à l'hôpital qui ne tiendrait aucun compte du prolongement de la ligne 9 qui est acté, comme le montre à juste titre le CDT.

L'AMUTC souhaite que le CDT mentionne l'urgence de ce prolongement au lieu de se contenter de constater qu'aucune date n'est annoncée pour son lancement. Le CDT aurait-il pour seule fonction de lister ce qui a été obtenu et ne pourrait-il pas aussi s'exprimer sur ce qui serait souhaitable pour le développement du territoire ?

Ainsi, il serait utile d'obtenir de l'exécutif régional qu'il explique le sens de l'option Murs à Pêches maintenue au SDRIF qui vient d'être voté, sans quelle soit expliquée.

Questions :

1. Est-il possible que le CDT souligne l'urgence du prolongement de la ligne 9 jusqu'à l'hôpital intercommunal et la nécessité de la correspondance avec la ligne M11 ?
2. Comment Est Ensemble entend assurer que le tracé proposé dans le SDRIF soit précisé pour être cohérent avec celui que préconise le CDT ?

Un réseau hospitalier au service de la communauté

Nous constatons que le CDT ne parle pas de l'hôpital intercommunal, un équipement communautaire situé sur le plateau, qui emploie 1 400 personnes !

La mise en réseau des transports ferrés permettrait l'organisation d'un pôle hospitalier de l'Est parisien avec Avicenne (T1 et M15), Jean Verdier (T4) plus les hôpitaux parisiens Robert Debré (M11 et T3), Tenon (M3), La croix St Simon (T3 et M9) et Trousseau (T3). Un très fort potentiel qui mobilise, avec les patients et les visites, probablement plus de 10 000 personnes chaque jour.

Question : Est Ensemble a-t-il l'intention de développer ces services ? Ou bien seuls les établissements parisiens perdureront-ils ?

Conclusion

Le projet de développement des transports collectifs n'est pas suffisamment ambitieux pour un territoire voisin de Paris ! Il est indigent comparé à celui de Plaine commune voisine.

En particulier, il manque un axe N/S qui serait constitué par le prolongement de la ligne de métro M9 jusqu'à l'Hôpital intercommunal André Grégoire et par un tracé alternatif au T1 qui, depuis la Place Carnot rejoindrait directement la préfecture de Bobigny, en passant par le nœud de communication de La Folie, sur l'axe E/O de la RN3.

L'AMUTC remercie par avance la commission d'enquête de prendre en compte ses remarques relatives au développement du territoire (volet transports) et de veiller à ce que des réponses apportées ne soient pas de pure forme. Elle pourra ainsi, à notre sens, contribuer à enrichir le Contrat de développement actuellement à l'enquête.