



# Contribution à l'enquête publique sur le SDRIF

10 mai 2013

L'AMUTC contribue à l'enquête publique sur le SDRIF en tant qu'association des **usagers des transports** en commun de Montreuil et de l'Est parisien. Elle ne porte pas un projet d'aménagement, elle ne défend pas un territoire particulier, elle s'en tient à **défendre une approche globale des transports en commun** au niveau régional, car les usagers ont besoin d'accéder dans de bonnes conditions à l'ensemble de la Région.

## 1. Réduire le nombre de trajets contraints en rééquilibrant l'implantation des emplois et des logements

La première demande des usagers est de **ne pas être contraints à des trajets longs**, fatigants et coûteux pour se rendre à leur travail. Ils veulent trouver un emploi pas trop éloigné de leur résidence ou un logement accessible proche de leur lieu de travail.

Force est de constater qu'en dépit de la rapsodie des objectifs affichés de schéma directeur en schéma directeur, les déséquilibres entre l'Ouest (les emplois) et l'Est (les logements) ne se réduisent pas, mais s'aggravent. Ce déséquilibre met le réseau de transport à rude épreuve aux heures de pointe malgré des investissements considérables effectués depuis 1965 avec la mise en place des RER, les prolongements et créations de lignes de métro et de tram.

Ce déséquilibre constitue le principal handicap à la compétitivité de la région Ile-de-France. Il coûte très cher aux collectivités, aux employeurs et aux salariés. Il réduit la productivité du travail. Les usagers en ont assez d'être entassés, compressés et soumis aux aléas d'un système de transport saturé. Il ne suffit pas d'ajouter à grand frais de nouvelles lignes, il faut en même temps s'attaquer réellement aux causes de ces difficultés.

C'est pourquoi l'AMUTC regrette de n'avoir trouvé dans le projet de SDRIF soumis à l'enquête **aucune mesure concrète** pour favoriser la construction de logements accessibles aux salariés travaillant à Paris et dans l'Ouest, ainsi que pour affirmer une vraie priorité pour l'implantation des emplois à l'Est.

L'AMUTC souhaite que le schéma directeur définisse de manière détaillée les moyens qu'il met en œuvre pour réduire le nombre des trajets domicile travail entre l'Est parisien et les pôles d'emploi de Paris et de l'Ouest.

## 2. Quelle philosophie pour les transports en commun dans la région ?

On cherche en vain dans le projet de SDRIF les principes sur lesquels s'appuieraient le choix des investissements et leur échéancier. Ce projet transcrit fidèlement les orientations arrêtées dans la loi du Grand Paris et, pour le reste, on a l'impression que les usagers n'ont pas leur mot à dire.

L'AMUTC propose au contraire d'inscrire dans le SDRIF un certain nombre de principes qui seront autant de guides pour l'action des pouvoirs publics à long terme, car les transports en commun lourds exigent du temps pour se déployer. Voici quelques principes que nous proposons pour le SDRIF :

- **Constituer un réseau cohérent** assurant l'unité de la région ;
- **Favoriser** réellement les trajets de banlieue à banlieue évitant la traversée de la zone centrale saturée, ce qui implique **la réalisation prioritaire d'une vraie rocade bouclée rapide** et en correspondance avec l'ensemble des radiales ;
- **Etendre la zone métro en proche banlieue** (prolongements) pour mailler, en amont de Paris, le réseau de métro avec la rocade bouclée et les RER ;
- **Penser systématiquement au maillage du réseau** pour augmenter les choix offerts aux usagers, mieux répartir la charge entre les lignes et pour donner toute leur efficacité aux investissements programmés. ;
- **Programmer les opérations de manière transparente**, en fonction de leur intérêt pour les usagers (nombre d'usagers concernés, gains de temps apportés sur l'ensemble du réseau maillé pour chaque euro investi) en sortant de l'opacité et de l'arbitraire d'arbitrages politiques.



### 3. Un grand pas en avant : le Nouveau Grand Paris

Les annonces du 6 mars 2013 par le premier ministre constituent une avancée importante vers la prise en compte de ces principes. L'AMUTC tient à saluer ces décisions et notamment :

- **La fusion du plan de mobilisation de la région et du projet de Grand Paris Express**, fusion qui se concrétise par la reconnaissance du rôle essentiel du STIF dans le pilotage des projets et par la mutualisation des crédits. Les recettes attribuées à la SGP étant mises au service de l'amélioration et de l'extension de l'ensemble du réseau.
- **La mise en place de financements pérennes** garantissant les ressources nécessaires à l'amélioration du réseau de transport pendant 15 à 20 ans. C'est un pas considérable.
- **La définition d'une ligne 15 fusionnant les lignes rouge et orange du Grand Paris Express**, afin de **réaliser une rocade bouclée**, seule efficace pour mailler le réseau et le désaturer.

- **Le redimensionnement de la ligne 16** rejoignant la ligne 15 à Champigny, ainsi que des lignes 17 et 18, pour tenir compte du trafic plus faible attendu sur ces lignes, ce trafic ne justifiant pas un métro automatique à grand gabarit. Dans ce cadre, la décision de prolonger la ligne 11 du métro au-delà de Rosny-Bois-Périer jusqu'à Noisy-Champs résout élégamment les problèmes que posait ce tronçon de l'ancienne ligne orange.

#### 4. Aller au bout de la démarche et inscrire la rocade dans le SDRIF

Les annonces du 6 mars 2013 étant intervenues après le vote du projet de SDRIF par le conseil régional, ce projet n'a naturellement pas pu en tenir compte. Il est important de le modifier en conséquence. L'AMUTC propose en outre d'aller au bout de la démarche dans l'esprit de cohérence proposé au point 2 ci-dessus.

Dans cet esprit il importe que **le SDRIF définisse clairement le rôle de la ligne 15 comme rocade bouclée** et comme outil principal du maillage du réseau au niveau régional. C'est le moyen le plus efficace pour désaturer le réseau dans la zone centrale, au bénéfice de l'ensemble des usagers franciliens.

Reconnaître ce rôle a plusieurs conséquences importantes :

- La ligne doit être conçue comme **une ligne circulaire sans terminus** de manière à éviter au maximum les ruptures de charges. Cela exige un maître d'ouvrage unique et un opérateur unique. Imagine-t-on qu'il faille s'arrêter, ne serait-ce que quelques minutes, pour passer du périphérique sud ou périphérique nord ? Pas plus que les automobilistes, les usagers ne sont prêts à l'accepter (mais leur demande-t-on leur avis ?).
- Le rôle essentiel attribué à la ligne 15 justifie qu'une **priorité absolue soit accordée à son bouclage** dans les délais les plus brefs. La moitié de l'efficacité de la rocade tient dans son bouclage, parce que ce bouclage est la clé de voûte du maillage du réseau. L'AMUTC demande en conséquence que cette priorité soit inscrite dans le SDRIF.
- Le tronçon de ligne entre Champigny et Noisy-Champs (parfois présenté sous le statut ambigu de ligne 15 bis) ne fait évidemment pas partie de la rocade. Nous proposons de rattacher ce tronçon à la ligne 16 et de supprimer les deux terminus prévus à Noisy-Champs, de manière à pouvoir aller sans rupture de charge de Champigny au Bourget.
- Pour mieux mailler le réseau L'AMUTC propose **de brancher la ligne 17 sur la rocade (ligne 15) à Bobigny** afin d'assurer une meilleure liaison de l'aéroport Charles De Gaulle avec La Défense à l'Ouest et avec l'ensemble de la proche banlieue Est. Ce petit maillon permettrait aussi de décharger la ligne 14 qui sera très vite saturée dans la traversée de Paris.





## 5. Un réseau maillé pour l'Est Parisien

Le cas de l'Est Parisien est donné ici comme un exemple de l'intérêt d'un vrai réseau maillé et non pour privilégier tel ou tel territoire. La qualité et l'efficacité du réseau doivent rester l'objectif principal, au service des usagers de l'ensemble de la région.

Ce secteur de l'Est Parisien se caractérise par l'absence totale de transports ferrés, en raison du relief, sur les hauts de Bagnolet, de Montreuil, de Fontenay-sous-Bois, de Rosny-sous-Bois, de Noisy-le-Sec et de Romainville (200 000 habitants). Les RER (ligne A et ligne E) passent dans la plaine, au pied du plateau, et la ligne 9 du métro s'arrête dans le bas Montreuil tandis que la ligne 3 franchit à peine le périphérique.

- Trois opérations sont programmées au SDRIF pour être lancées rapidement dans le cadre du Nouveau Grand Paris :
  - **Le prolongement de la ligne 11** de Mairie des Lilas jusqu'à Rosny Bois Périer (ligne 15 et RER E)
  - **Le prolongement du tram T1** de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay (ligne 15, RER E, RER A). *Le désaccord de la Ville de Noisy-le-Sec sur le tracé empruntant la rue Jean Jaurès pourrait toutefois conduire au blocage de ce projet urgent. L'AMUTC est disponible pour contribuer à construire une solution plus consensuelle.*

Ces deux lignes contribueront grandement à désenclaver le plateau. Elles se croisent Place Carnot à Romainville mais elles ne sont pas véritablement maillées, ce qui réduit leur intérêt pour les usagers.

- **La réalisation du TZEN 3**, bus à haut niveau de service, de Porte de Pantin à Bondy via la Nationale 3.
- Deux autres opérations sont inscrites au SDRIF, mais elles n'ont pas été citées dans les annonces du 6 mars et aucune date n'est prévue pour leur lancement :
  - **Le prolongement de la ligne 1** de Château de Vincennes à Val de Fontenay (ligne 15, RER A, RER E).
  - **Le prolongement de la ligne 9**, encore envisagé jusqu'aux murs à pêches (futur T1).

**Or le prolongement de la ligne 9 jusqu'à la future station Hôpital de la ligne 11 prolongée** est nécessaire pour bien mailler le réseau dans ce secteur. Il mettra en correspondance les deux lignes de métro et le prolongement du tram T1, pour un investissement réduit (deux km et deux stations en correspondances). Probablement l'opération de maillage la plus rentable jamais réalisées par le STIF en termes d'augmentation du nombre des usagers et d'optimisation du fonctionnement du réseau, rapportées à l'investissement nécessaire.

Cette demande forte des usagers, rencontre le soutien unanime de tous les élus du secteur. **Ce tracé devrait donc est inscrit au SDRIF**. Ce maillage est d'autant plus urgent que depuis les annonces du 6 mars, la ligne 11 devient une des lignes du nouveau Grand Paris et ira jusqu'au RER A à Noisy-Champs. De plus, il existe une opportunité de percement du tunnel M9 à partir de la plate-forme technique de la M11, ce qui signifie optimisation et économie, mais **implique une programmation en phase 1**.

Enfin la logique de maillage des lignes de métro avec la ligne 15 nous conduit à demander que **le prolongement de la ligne 3 soit étudié**. Il est important de vérifier si un tel prolongement ne permettrait pas, par exemple, de désenclaver certains quartiers sensibles comme La Noue, le Bel Air et les Morillons qui ne sont desservis par aucun des prolongements programmés ou envisagés au SDRIF.

Ainsi, il est possible d'aller vers un vrai réseau ferré maillé dans un secteur en forte densification, qui n'est actuellement desservi que par des bus bondés, pas assez fréquents et irréguliers. De plus est-il nécessaire de souligner l'importance de l'accès aux personnes ayant un handicap ?

Ce sera aussi une contribution importante au développement économique de ce territoire et au rééquilibrage entre l'Est et l'Ouest. Il est important de concrétiser cet objectif du SDRIF comme nous l'avons montré au point 1 ci-dessus.

**L'AMUTC demande que le SDRIF valide cette perspective** et elle poursuivra son action jusqu'à ce que les usagers obtiennent satisfaction.



Pour le prolongement de la M9, marche du 6 avril de Mairie de Montreuil à l'Hôpital