



Membre de l'AUT FNAUT Ile-de-France

Montreuil, le 26 décembre 2013

Monsieur le Président,

Nous vous remercions vivement de nous avoir reçus le 2 décembre pour nous écouter attentivement et nous faire part de votre position sur les projets d'amélioration des transports collectifs en Seine-Saint-Denis. Nous pensons utile de résumer brièvement la teneur de cet entretien pour vous dire ce que nous en avons retenu et vous présenter certaines de nos préoccupations.

Sur le prolongement du tram T1

Nous vous avons fait part de notre inquiétude sur le risque que ce projet, qui nous tient à cœur, soit retardé en raison des recours annoncés à la suite de la décision de valider le tracé par la rue Jean Jaurès, que refusent de nombreux Noiséens. Vous vous êtes montré rassurant en espérant qu'après les élections municipales les passions s'apaiseront, que les opposants renonceront à leur recours et que ces derniers, le cas échéant, ne pourront prospérer, car le Conseil Général a pris en compte l'ensemble des demandes de la municipalité. Vous nous avez également dits qu'il fallait tenir compte de l'avis favorable, sans réserves, émis par le Commissaire enquêteur sur le projet soumis à enquête publique.

Nous espérons que l'avenir justifiera votre optimisme, car ce prolongement est attendu avec impatience par les usagers. Mais il n'est pas possible d'en être certain. C'est ce qui nous avait conduits à proposer un projet alternatif susceptible de faire l'objet d'un solide consensus, car il améliorerait le projet pour toutes les communes traversées et même au-delà (Pantin). Nous estimions en effet qu'il vaut mieux prendre le temps de construire un vrai consensus que de vouloir passer en force au risque de recours en cascade à l'issue incertaine.

Nous avons bien noté que vous estimez qu'il faut au bas mot 5 ans pour obtenir une DUP sur un nouveau tracé compte tenu des délais nécessaires aux études, à la concertation et à l'enquête publique. Cela nous paraît beaucoup quand on le compare aux délais annoncés pour le GPE, projet beaucoup plus complexe. Nous avons d'ailleurs pris note que cette variante a déjà été étudiée, mais n'a pas été présentée lors de la concertation puisque le développement du secteur de la Folie n'était pas envisagé à l'époque, alors qu'il constitue aujourd'hui le cœur du CDT d'Est Ensemble (La Fabrique du Grand Paris), dont le Conseil Général est partie prenante.

Nous avons évoqué aussi votre décision, à la demande de la municipalité de Montreuil, de ne pas réaliser les voies latérales prévues dans la traversée des Murs à Pêches. La construction de ces voies avait été approuvée sans réserve, y compris par la municipalité, lors de la concertation de 2008. Vous nous avez expliqué que le Conseil Général estimait nécessaire par principe de tenir compte en priorité de l'avis de la municipalité. La nouvelle position arrêtée par la ville en 2009, sans que les habitants en soient informés, a été critiquée dans de très nombreux avis exprimés lors de l'enquête publique, au point que la commission d'enquête a estimé possible de revoir le projet sur ce point.

Vous estimez pour votre part qu'une partie de cette mobilisation doit être replacée dans le contexte de la campagne des municipales. Vous nous avez rappelé que les études conduites par vos services démontrent que la suppression de ces voies latérales n'aurait que peu de conséquences sur la circulation une fois le T1 et l'ensemble des aménagements réalisés. Notre expérience montre au contraire que nos quartiers seront fortement impactés lorsque l'autoroute sera coupée et cela a été particulièrement manifeste lors de la dernière manifestation appelée par antiphrase « la voie est libre » alors qu'en fait la voie est coupée...

Vous nous avez assurés toutefois que, comme l'a demandé la commission d'enquête, le Conseil Général veillerait à ce que des mesures conservatoires soient prises, afin qu'il soit possible, si la prochaine municipalité le souhaite, de réaliser une voie permettant aux automobiles de circuler le long du tram.

Vous soulignez que, si cela était demandé après le lancement des travaux du tram, l'aménagement serait à la charge de la municipalité, et qu'il serait à la charge du projet, c'est-à-dire du Conseil général, si la décision est prise avant les travaux.

S'agissant d'un point qui a suscité une grande émotion dans les quartiers concernés, nous espérons que le Conseil Général pourra reconsidérer sa position et réaliser ces voies de type urbain en même temps que le tram, quitte à ce que la municipalité de Montreuil, dans le cadre des pouvoirs qui sont les siens, décide de les réserver à des circulations apaisées. En revanche, la municipalité sera à l'évidence dans l'incapacité d'ouvrir ces voies à la circulation si elles n'existent tout simplement pas, car elle n'aura probablement pas les moyens de les financer. Nous pensons que le Conseil Général devrait laisser le choix ouvert en réalisant les voies latérales en même temps que celle du tram et nous espérons que vous pourrez reconsidérer votre position.

Sur le prolongement de la ligne 9

Vous avez réaffirmé votre soutien à ce projet de prolongement et nous vous en remercions. De même nous partageons complètement votre analyse selon laquelle c'est la faible mobilisation des élus concernés qui peut avoir conduit le STIF à différer les premières études, malgré l'urgence et l'utilité de ce projet. L'exemple de l'action des élus regroupés dans l'APPL 11 et dans Orbival montre la voie à suivre.

L'avancement rapide de l'étude du prolongement de la ligne 1 montre aussi qu'on peut aller vite quand il existe une volonté politique clairement affichée. Nous en profitons pour attirer votre attention sur l'intérêt du tracé Nord qui inclut une station aux Grands Pêcheurs. Il est important que cette station soit réalisée et qu'elle soit facilement accessible aux nombreux habitants du quartier Bel Air (opération ANRU en cours).

Le succès de l'APPL 11 nous avait conduits à insister auprès de la Maire de Montreuil pour créer l'association pour la promotion du prolongement de la ligne 9. Mais force est de constater que cette association n'a engagé aucune action de quelque nature que ce soit, malgré l'appui du Conseil Général.

Nous nous permettons d'insister sur le fait que le prolongement de la ligne 9 ne concerne pas seulement Montreuil même si c'est un moyen essentiel pour réduire la coupure entre le haut et le bas de la ville. Ce trait d'union, qui maillerait la ligne 9 avec le tram T1 et avec la ligne 11, intéresse toutes les communes du secteur et, à cet égard, le Conseil Général lui-même. Il nous paraît difficilement acceptable de constater avec résignation l'inaction de la municipalité de Montreuil et de la communauté d'agglomération. Aussi, nous espérons que le Conseil Général pourra encourager le réveil de cette association et son ouverture aux usagers qui sont les premiers intéressés par ce prolongement (et à l'AMUTC qui les représente).

Nous avons évoqué aussi la modification du tracé de ce prolongement qui est inscrit au SDRIF depuis 1994, mais dont le terminus est fixé aux Murs à Pêches, alors que l'hypothèse, qui doit encore être étudiée, d'une correspondance avec la ligne 11 à l'Hôpital Intercommunal est soutenue par de nombreux acteurs. C'est pourquoi nous espérons que Conseil Général pourra s'associer aux démarches qui seront engagées pour corriger rapidement une option envisagée un moment, puis abandonnée, où les Murs à Pêches devaient accueillir le SMR maintenant réalisé à l'autre extrémité de la ligne M9.

Nous espérons également que le Conseil Général pourra utiliser son influence pour que la station Hôpital de la ligne 11 tienne compte de l'arrivée ultérieure de la ligne 9 qui est inscrite au schéma directeur. Nous ne comprendrions pas qu'au minimum des mesures conservatoires soit étudiées, afin d'éviter d'avoir à détruire dans les prochaines années des ouvrages construits à grands frais. Cela plaide d'ailleurs pour le lancement sans délai des premières études sur ce très court prolongement (2 km, 2 stations). Il y a véritablement urgence.

Vous nous avez enfin confirmé que vous disposez d'une étude financée par le Conseil Général et réalisée par l'association Villes et Transports sur les différentes hypothèses qui pourraient être envisagées pour prolonger les lignes 9 et 3. Nous sommes certains que vous êtes animés de la volonté d'informer complètement les citoyens et les usagers et nous vous remercions par avance de nous faire parvenir cette étude.

L'AMUTC plaide résolument pour un réseau bien maillé dans le Sud Ouest du département, en lien avec Paris et le réseau régional. Nous soulignons que le prolongement de la M9 associé au tracé alternatif du T1 ouvrirait une communication N/S qui fait défaut au plan actuel.

Sur le Grand Paris Express

Nous nous réjouissons que le Conseil Général et l'AMUTC soient complètement d'accord sur l'objectif principal qui est de réaliser rapidement une rocade de proche couronne maillant efficacement l'ensemble des radiales, facilitant les liaisons de banlieue à banlieue et concourant à réduire sensiblement la saturation du réseau dans la zone centrale. Pour les usagers c'est l'essentiel : réduire les temps de trajet, limiter l'entassement aux heures de pointe, améliorer la régularité du réseau actuellement surchargé.

Vous constatez comme nous que le projet de la SGP, en prévoyant de créer sur la rocade un terminus à Champigny Centre, est incompatible avec l'objectif d'une rocade de proche couronne maillant efficacement l'ensemble des radiales, facilitant les liaisons de banlieue à banlieue et concourant à réduire sensiblement la saturation du réseau dans la zone centrale. Pour les usagers c'est l'essentiel : réduire les temps de trajet, limiter l'entassement aux heures de pointe, améliorer la régularité du réseau actuellement surchargé.

Vous nous avez informés que le Conseil Général était intervenu à l'enquête publique pour demander fermement que toutes les dispositions soient prises afin que des trains puissent circuler sur la rocade, sans obligation de changer de train à Champigny Centre.

Nous craignons que ce souhait ne soit pas suivi d'effet compte tenu de la difficulté technique d'assurer cette interopérabilité, de son coût très élevé au moment où les fonds sont limités et de ses effets pervers liés à la mise place d'une fourche dont les conséquences sur l'exploitation n'ont pas été suffisamment analysées.

Nous avons un grand intérêt à prendre connaissance de votre courrier.

Lors de l'écriture de notre contribution à l'enquête publique pour la M15 Sud, l'hypothèse de l'interopérabilité nous est apparue totalement illusoire, car elle nécessiterait une telle modification des tracés qu'elle serait exclue de fait dans le contexte d'un budget contraint. S'ajoute également l'accès indispensable au SMR, actuellement situé sur la commune de Villiers. Or, celui-ci pourrait être conçu de manière à ce qu'il soit accessible à la fois aux trains de la M15 et de la M16, ce qui constituerait une ouverture pour l'avenir.

C'est pourquoi nous avons résolument proposé à l'enquête publique une rocade efficace et simple en petite couronne, ce qui implique de placer le terminus de la ligne 16 à son vrai terminus, c'est à dire à Champigny. La réalisation du tiroir de fin de ligne se faisant en souterrain, elle n'altèrera pas la vie quotidienne de Champigny.

Cela permettrait également d'éviter de créer un double terminus à Noisy Champs de ce que nous considérons devoir être la ligne 16 (16 et 15 Est dans le projet SGP), qui pénaliserait lourdement les usagers sauf à prévoir une véritable usine à gaz pour permettre aux trains de traverser ce terminus. Telles que prévues, les voies de la 16 (tronçon Nord) et de la 15 bis sont en effet à des niveaux différents pour pouvoir superposer les deux terminus ainsi que les « tiroirs » nécessaires au stockage des rames. Pourquoi dépenser des sommes considérables pour créer les tunnels supplémentaires nécessaires pour rattraper cette différence de niveaux alors qu'il serait si simple de réaliser une seule gare et de placer les terminus au bout de la ligne ? Notre département a besoin d'une ligne de métro M16 facile à gérer et qui desserve au mieux les villes qu'elle traverse !

Nous espérons que le Conseil Général pourra donner un avis ferme lors de la concertation en cours sur la ligner 16 afin de revenir au simple bon sens et de ne pas gaspiller les deniers publics.

Nous vous remercions à nouveau pour votre accueil et nous vous confirmons que nous restons à votre disposition pour vous communiquer l'avis des usagers chaque fois que vous le jugerez nécessaire.

Dans cette attente,

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos respectueuses salutations.

Frédéric MARION
Président de l'AMUTC