



Objet	Compte-rendu Soirée Groupe de travail
Date et lieu	Vendredi 13 décembre 2013 à 19h00 Salle Jaune de la Maison des Associations
Présent.e.s :	
Mesdames Monique CLASTRES, Evelyne LEGALL, Eliane ROBIN Messieurs Farouk AMRI, Alain PLATIAU, Georges BERTRAND, Jo BESSEMOULIN, Edgar CELANT, Marcel CHATAURET, Maurice FAY, Frédéric MARION, René MEHEUX, Jean-Claude PALLARD, Roland TAILDEMAN	
Excusé.e.s :	
Madame Solange BARBAS Messieurs Alain FABRE, Robin FOOT, Jean-Marc GERBEAU	

Frédéric remercie les présents et surtout les adhérents qui sont venus. Il présente la soirée. Vu le nombre de personnes, 3 groupes seront ouverts :

- Groupe « Bus »,
- Groupe « Transports lourds »,
- Groupe « Accessibilité ».

Cependant, Maurice Fay, animateur du Groupe « Tarification », souhaite faire un point sur l'état de la tarification. Par ailleurs, Jo Bessemoulin, animateur du Groupe « Organisation de l'AMUTC », souhaite prendre la parole en fin de réunion.

Les Groupes devront travailler sur le constat et les propositions sur lesquelles l'AMUTC devra travailler en 2014.

1. Groupe « Bus »

a) Constat

L'état du matériel roulant n'est pas bon. Il existe un problème de renouvellement du matériel. Cela concerne surtout le 122.

La propreté dans les bus est jugée insatisfaisante. En effet, les bus ne sont pas nettoyés régulièrement. De plus, les usagers sont plus sales qu'avant. Par ailleurs, le renforcement du parc génère la mise en place de plus de bus sans que les moyens de nettoyage soient renforcés.

Les incivilités sont un réel problème pour les usagers : ne pas laisser sa place aux personnes âgées, ne pas respecter les autres (portables, musique, discussions à voix élevée), les dessins sur et dans les bus, la montée de matériels encombrants (poussettes non pliées, multitudes de bagages,...), etc..

Il y a quelques années, il y avait des médiateurs efficaces des emplois jeunes qui pouvaient s'adresser aux jeunes et aux personnes plus âgées, pour réduire les incivilités. Cependant, il faut faire attention à ne pas tomber dans l'utilisation des grands frères qui n'a pas toujours été très concluante.

Il existe également un réel problème de l'information. Ainsi, lorsque le trajet d'un bus est modifié, les usagers ne sont pas informés. La culture de l'information est à développer à la RATP. Les Bornes Informations Voyageurs (BIV) manquent à certains arrêts et sont souvent en panne.

Au centre ville, on a des arrêts provisoires. On ne sait pas quand les arrêts définitifs seront installés, aucune information n'est diffusée par la ville ou par la RATP.

Par ailleurs, l'AMUTC doit agir sur la question du dézouage et de la possibilité d'utiliser le ticket + pour les correspondances entre le bus et le métro, mais cela relève du Groupe « Tarification ».

b) Propositions

Il faudrait trouver les moyens de discuter avec la RATP pour savoir quoi faire exactement pour améliorer notamment le confort dans les bus et réduire les incivilités. Les conducteurs ont renoncé, car ils sont trop injuriés. La mise en place de médiateurs pourrait être une réponse.

Pour les bus qui ont un problème de régularité, ne devrait-on pas couper la ligne en deux ? Pour le 102 ou le 122, on pourrait couper les lignes à la Mairie pour éviter les aléas de la circulation de chaque segment. Cela reviendrait à remettre en place ce qui existait à l'époque avec le 101N (parcours Gallieni – Mairie de Montreuil) avant l'extension du 122. On recréerait aussi le 229 (parcours Mairie – Rosny Bois Perrier) qui existait avant l'extension du 102. Cependant, cette piste est à approfondir avec les usagers, car cela créerait une rupture de charge à la Mairie. Les usagers ne pourraient plus faire le parcours complet avec un seul bus. Il faudrait donc connaître le nombre de personnes qui serait dans le bus dans le 1^{er} segment et passerait par la Mairie pour aller dans le 2^{ème} segment. Par exemple, pour le 122, combien d'usagers montent à La Noue et vont jusqu'aux Morillons.

Au début de la création de l'AMUTC, une rencontre avec les responsables du dépôt des Lilas avait été organisée. Il faudrait refaire cette rencontre pour récupérer des informations et faire des propositions. Pour cela, il conviendrait de prendre contact le remplaçant de Monsieur Koseleff.

Y a-t-il besoin de création d'autres lignes ? A priori, non. Il faudrait renforcer les lignes existantes pour qu'elles soient plus fréquentes et régulières.

Cependant, la question des navettes reste posée, car les navettes permettraient de mieux sillonner les quartiers avec des petits trajets rapides et ciblés. Seulement les navettes, qui étaient de compétence communale avant la création d'Est-Ensemble, relève maintenant de la compétence d'Est-Ensemble. Mais, la Métropole du Grand Paris a été votée. Donc, en 2016, il devrait y avoir la disparition d'Est-Ensemble avec le transfert des compétences à Paris Métropole. Paris Métropole pourra redonner cette compétence Navette aux communes, mais personne ne sait si cela se fera et dans combien d'années. Par ailleurs, Paris Métropole n'a pas la compétence des autres modes de transports. Cette compétence reste au STIF.

Le Groupe « Bus » réfléchira donc à la possibilité de mettre en place des navettes et les tracés possibles.

Quel est le statut des TACO ? Apparemment, ils sont repris sous un organisme parisien qui fait des déplacements à la demande, mais plus ou moins limités à certaines catégories de populations (personnes âgées, personnes à mobilité réduite,...). Cependant, il faut qu'on récupère des informations.

Le Groupe « Bus » doit donc se réunir à nouveau pour faire la photo complète des problèmes des bus et approfondir les propositions.

2. Groupe « Transports lourds »

a) Constat

➤ Le tram T1

Le Groupe rappelle que l'AMUTC souhaite le T1 le plus rapidement possible. Cependant, certains problèmes persistent.

- Le passage rue Jean Jaurès

Nous avons fait des propositions pour un tracé alternatif. Il a été malheureusement rejeté pour des raisons qui sont peu convaincantes. Le rapport de l'enquête publique valide le tracé rue Jean Jaurès. Nous sommes dans l'obligation d'en prendre acte, tout en redoutant le dépôt de recours susceptibles de bloquer le projet. Donc, pour l'instant, nous attendons la suite de la procédure, car nous ne savons pas si les recours de Noisy-le-Sec seront crédibles et s'ils retarderont le projet.

- Les voies latérales entre Mozinor et Les Ruffins

Nous prenons acte de ce qui a été écrit dans le rapport de l'enquête publique. Il est assez ambigu pour que chacun comprenne ce qu'il veut. Le résultat des élections sera déterminant. On note que toutes les listes candidates, à l'exception des verts, soutiennent la création des voies latérales.

- Le SMR (Site de Maintenance et de Remisage)

C'est un aspect technique qui est entre les mains de la RATP et du STIF. Le coup est parti. On ne peut pas faire un tram sans SMR. L'emplacement n'est pas forcément bon, mais on est obligé d'en avoir un. Il y a des menaces de recours, mais seront-ils suspensifs ?

➤ **La ligne 11**

Nous nous enorgueillissons qu'il se fasse en une seule phase. Belle avancée pour laquelle l'AMUTC a participé au combat.

Le rapport de l'enquête publique a donné suite aux demandes de l'ASB11 et évite presque toutes les expropriations. Malheureusement, telle que la station sera implantée, il y a encore deux expropriations. Mais cela peut encore évoluer et nous l'espérons.

L'AMUTC doit continuer à rester vigilante sur la construction de la station à l'Hôpital pour qu'elle tienne compte de la correspondance avec la ligne 9. Nous devrions peut-être faire un courrier avec des menaces de recours pour qu'il prenne en compte cette correspondance. Cela sera à discuter en Bureau.

Par ailleurs, rappelons que nous avons été à l'AMUTC les premiers à proposer le prolongement de la ligne 11 à Noisy-Champs pour éviter la fourche de l'ancienne Ligne Orange du Grand Paris Express.

➤ **La ligne 9**

La relance de l'association des Maires pour le prolongement de la ligne 9 et son élargissement à tous les élus et aux usagers sont urgents. En effet, nous ne pouvons pas porter ce sujet seul.

Pour le reste on constate que la région s'efforce de retarder le projet en maintenant la possibilité d'un terminus aux MAP dont personne ne veut ! Il est important de poursuivre et renforcer nos efforts pour accélérer le projet.

➤ **La ligne 1**

Pour nous l'avancement rapide des premières études a été une bonne surprise. Elle permet d'espérer une réalisation à moyen terme.

La question principale maintenant concerne le choix du tracé. Le tracé Nord avec une station aux Grands Pêcheurs a reçu la meilleure note et le soutien des élus de Fontenay et de Montreuil. Il a de bonnes chances, mais il est nettement plus long, donc plus cher. La vigilance s'impose. Nous devons donc être présents lors du débat public pour défendre la station aux Grands Pêcheurs.

Si le tracé Nord est retenu la position de la station des « Grands Pêcheurs » reste à préciser. Elle pourrait être à côté du Super U ou plutôt du côté stade. Nous devons y réfléchir avec les habitants.

➤ **Le Grand Paris Express (GPE)**

L'AMUTC doit-elle s'impliquer sur la ligne 16 ? Cette ligne est très éloignée du secteur que l'on défend. Cependant, on ne peut pas ignorer totalement cette ligne, à cause de son interconnexion avec la ligne 15.

Nous pouvons donc relancer le débat sur l'interopérabilité entre la 15 et la 16 comme nous l'avons fait pour la gare de Champigny. Cependant, on risque encore de nous considérer comme hors sujet.

b) Proposition

Ce groupe de travail devrait également réfléchir sur le prolongement de la ligne 3.

3. Groupe « Accessibilité »

a) Constat

L'accessibilité - Handicap n'a pas trouvé ses marques dans notre culture. On le voit avec l'écart par rapport à la loi 2015.

Quand on parle Accessibilité, c'est global et cela concerne également des personnes qui ont des difficultés pour marcher, des femmes enceintes ou des personnes avec des poussettes, des mal ou non voyants, etc.. C'est pour cela qu'on parle de Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Mais, nous à l'AMUTC, nous voulons des priorités, car nous avons conscience que tout ne peut se faire en même temps. Cela demanderait énormément d'argent.

La RATP a mis un ascenseur à la Mairie. Cependant, les PMR ne peuvent pas sortir aux stations des gares SNCF de Paris, car elles ne sont pas équipées pour les PMR.

Il y a un travail à effectuer, notamment avec les contacts au STIF. On ne peut pas faire que certaines stations. Il faut les faire toutes, or cela coûte très cher. En effet, il faut, par exemple, construire des refuges pour les PMR dans les stations, en cas d'incendie, puisque les ascenseurs sont inutilisables dans ces cas. On devrait pouvoir mettre ces refuges dans les stations principales de la ligne 9 qui maillent avec d'autres lignes qui sont équipées PMR. Mais, cela demande une étude pour chaque station.

Il faut donc que nous demandions des actions tout de suite pour rester dans la loi 2015.

Pour la signalétique, la loi exige une signalétique avec des panneaux écrits en gros. Ainsi, la RATP a installé sur des piliers de certaines stations des panneaux avec les correspondances écrites bien gros. C'est une bonne chose.

Cependant, quand on voit les logos utilisés dans les stations, on se pose la question de savoir si les logos sont compréhensibles par tous. Sont-ils internationaux ?

b) Propositions

Il faut que nous ayons un contact avec la RATP pour voir ce qui a été fait et reste à faire. Les échanges avec eux, nous permettrons de constituer un vrai dossier.

Il faut donc trouver nos interlocuteurs, car la RATP est l'opérateur. Cela devrait donc relever plutôt du STIF. Nous trouverons des solutions avec eux. Mais, cela sera difficile, car ils auront toutes les réponses pour décrire les difficultés empêchant les réalisations. Il faut donc être vraiment pertinent.

Il existe des problèmes techniques qui peuvent empêcher la mise en place de l'accessibilité. Ainsi, certaines stations sont conçues de telle façon, qu'il est difficile d'agencer les moyens pour aider les PMR. Cependant, il faut quand même réfléchir pour trouver des solutions.

Par ailleurs, il nous semble qu'il faut équiper des points stratégiques prioritairement.

4. Groupe « Tarification »

a) Constat

C'est un dossier extrêmement complexe, car les données ne sont pas publiées ou sont très difficiles à trouver. C'est très difficile d'avoir les différents paramètres sur lesquels réfléchir.

Le fonctionnement annuel serait de l'ordre de 9 Milliards d'€ (Mds).

Les recettes des titres de transports, 3 Mds €, couvrent en moyenne 23% des coûts, mais la part usagers dépend du mode de paiement, avec de très fortes disparités :

- les tickets à l'unité : 72%
- le Pass Navigo zone 1&2 : 50%
- la carte Imagine'R : 19%
- gratuité pour certains bénéficiaires (600 000) ayant de très faibles revenus (**80 Millions €**).

Certains salariés bénéficient d'une partie (50%) de leur abonnement prise en charge par leur employeur, soit 10 % des coûts globaux.

Le reste des coûts de fonctionnement est pris en charge par **le versement transport (40%) et les impôts (27%)**. Il faut rester vigilant car la tendance serait à faire prendre en charge une part plus importante par les usagers.

Le système d'aujourd'hui n'est pas juste, pas égalitaire. Les Parisiens payent le moins pour le plus de services. Il est difficile de comprendre la base de calcul. Ce n'est pas la distance, cependant, plus l'utilisateur est

éloigné du centre, plus on le fait payer pour un service moindre ! Les zones ne correspondent pas forcément au périmètre du métro.

Le passage à une zone unique en Ile-de-France est très difficile. Comme, les Parisiens ne veulent pas payer plus chers leur abonnement, la mesure coûterait 800 Millions. De plus, avec le Grand Paris Express(GPE), le budget de fonctionnement sera multiplié par 2. Comment sera-t-il réparti ?

On est dans une situation où l'argumentation pour avoir un tarif unique sur l'ensemble de l'Ile-de-France ne tient pas la route. Il va falloir trouver d'autres solutions. Le paiement électronique au trajet apportera-t-il de nouvelles solutions ?

Il faut vraiment constituer ce Groupe de travail et faire un travail plus approfondi.

A noter les budgets du STIF : 5 Mds et de la RATP : 5 Mds

b) Proposition

Il y a un point sur lequel l'AMUTC peut travailler dès maintenant, c'est le ticket PP (Passe Partout). C'est LE ticket bus ET métro. Cela coûterait 80 Millions. En créant un ticket spécifique de l'ordre de 2,4 €, ces 80 M seraient compensés, ce serait donc une avancée à coût nul pour le STIF.

5. Groupe « Organisation de l'AMUTC »

Nous rentrons dans une phase d'élections municipales avec des tensions très fortes et une situation de fait très positive pour nous. En effet, beaucoup de personnes sont engagées dans des partis politiques et pourtant nous arrivons à construire une stratégie pour l'amélioration du réseau de transports de l'Est Parisien.

Cependant, cette diversité des opinions politiques peut être une force, mais peut également devenir une faiblesse, si on ne reste pas vigilant à ne pas mélanger les rôles de l'AMUTC, du parti et de l'engagement personnel. C'est un problème de déontologie collective et individuelle.

Nous ferons peut-être une phrase dans ce sens dans le règlement intérieur.

Mais, chacun doit se cadrer lui-même pour éviter les débordements et surtout que d'autres utilisent l'AMUTC dans leurs discours.

Dans l'expression publique au « service d'une liste », nous ne devons pas apparaître en tant qu'AMUTC.