



Membre de la FNAUT Ile-de-France (AUT)

Thierry Lajoie
Ministère de l'égalité des territoires
Hôtel de Castries 72 rue de Varenne
75007 Paris

Montreuil le 6 Février 2013

Monsieur le Conseiller

Nous nous permettons de revenir vers vous à la veille d'arbitrages très importants pour l'avenir des transports en commun en Ile-de-France, en espérant pouvoir bénéficier d'une écoute aussi attentive que celle que vous nous avez accordée le 15 janvier. Nous constatons en effet la très forte mobilisation des élus qui exigent tous une priorité de leur secteur pour la réalisation du GPE, sans considération des besoins des usagers au niveau de la région.

Nous vous proposons ci-après quelques éléments de notre réflexion qui expriment au contraire notre volonté d'améliorer les transports en commun pour l'ensemble des usagers et pas seulement dans notre secteur.

1. Sur la nécessité d'un phasage et ses modalités

Nous réaffirmons notre complet soutien à la position du gouvernement visant à définir des priorités afin de tenir compte des contraintes techniques et financières inhérentes à un projet de cette ampleur. Il était nécessaire de revenir sur terre et de dissiper l'illusion sur laquelle reposait le protocole du 26 janvier 2011, qui prétendait pouvoir donner satisfaction à tout le monde tout de suite. Sur cette base il n'est pas difficile d'obtenir un large consensus. Il est en revanche impossible de le mettre en pratique.

Nous approuvons également votre volonté de ne pas séparer le projet GPE des autres améliorations et extensions du réseau existant. C'est une exigence de cohérence incontournable qui a été largement exprimée lors du débat public engagé en 2010. Il est important que les arbitrages portent sur l'ensemble.

Sur les critères de choix nous espérons qu'il sera possible de ne pas s'en tenir à écouter qui crie le plus fort ou qui est le plus sympathique. Pour nous chaque priorité doit être clairement et publiquement motivée par le niveau de service rendu aux usagers. Les fonds doivent aller en priorité là où ils contribuent le plus et le plus vite à l'amélioration des transports, pour le plus grand nombre d'usagers actuels.

2. Sur la nécessité de financements pérennes

Un des grands mérites du plan de mobilisation et du GPE est d'acter la nécessité d'un effort sans précédent et de longue durée pour mettre à niveau les transports en commun de la région. A cet égard un phasage sera d'autant mieux accepté que l'on aura été convaincu que des ressources pérennes sont mobilisées à un niveau suffisant. Il nous semble que les propositions d'Orbival ouvrent des pistes intéressantes notamment sur les ressources fiscales affectées et sur les durées d'emprunt. Ce sera un élément essentiel de crédibilité et d'acceptabilité des arbitrages à venir.

3. Sur le dimensionnement du réseau

Nous avons noté avec intérêt les prises de positions, encore minoritaires, d'élus qui reconnaissent qu'un métro souterrain automatique à grand gabarit n'est peut-être pas la solution adéquate dans les zones peu denses.

Dans l'esprit que chaque euro dépensé contribue réellement à améliorer les transports en commun nous espérons que chaque ligne sera dimensionnée en fonction des trafics prévisibles, ce qui peut justifier des infrastructures moins chères, en partie aériennes. C'est assez évident pour la ligne verte. Ce devrait l'être aussi pour les parties périphériques de la ligne rouge (de Champigny au Bourget et du Bourget à Roissy) ainsi

que pour la ligne orange entre Rosny et Noisy-Champs.

Cela suppose que les arbitrages se fassent sur la base de lignes bien définies, précisant clairement l'emplacement des terminus et la nature des correspondances (quai à quai ou non). A défaut les prévisions de trafic et les temps de parcours annoncés seraient douteux, ainsi que les progrès promis aux usagers

En définitive, seule la rocade de proche banlieue, ayant comme fonction principale le maillage du réseau et la désaturation de la zone centrale, semble justifier le choix d'une infrastructure très coûteuse, mais rendue nécessaire par le trafic attendu, comme le métro souterrain à grand gabarit. Pour être efficace et économique cette rocade doit rester proche de Paris pour relier le plus directement possible le maximum de radiales.

4. Sur l'exploitation du réseau

Le service rendu aux usagers ne dépend pas seulement du tracé des voies et de l'emplacement des gares. La définition des lignes et la qualité des correspondances sont également essentielles. A cet égard, ce que l'on peut savoir du projet de ligne rouge sud est plus qu'inquiétant. Il est prévu en effet de créer un terminus pérenne à Noisy-Champs de nature à rallonger sérieusement les temps de parcours, tandis que l'interopérabilité à Champigny avec la ligne orange est pour le moins douteuse.

Nous avons noté avec plaisir que la probabilité d'aller vers une maîtrise d'ouvrage unique semble se confirmer. Ce serait un grand progrès. Dans cet esprit, nous proposons d'étudier la possibilité que la rocade bouclée de petite couronne soit exploitée comme une ligne unique sans terminus de manière à ne pas imposer aux usagers de changer de train une ou deux fois en fonction de leur trajet. Ce qui s'impose pour un tramway, qui doit partager la voirie avec d'autres véhicules et subir les aléas de la circulation, ne s'impose pas forcément pour un métro automatique gérable à la seconde et au centimètre près.

Le fait de tenir les usagers à l'écart des études peut conduire à ce que ce genre de préoccupations ne soit pas pris en compte. Nous serions curieux de connaître les études conduites sur ce sujet.

5. Sur le débat public

Le protocole d'accord du 26 janvier 2011 a été signé quatre jours avant que se termine le débat public en cours à l'époque. Ce protocole laissait nombre de questions dans le flou et les adaptations très conséquentes qui y ont été apportées par la suite ont été négociées avec les élus, sans y associer les habitants et les usagers. Les réunions locales organisées par quelques maires ne sauraient tenir lieu de débat puisqu'elles portent nécessairement sur l'insertion du réseau dans la ville et non sur le réseau lui-même.

A cet égard la « concertation renforcée » sur la ligne rouge sud illustre l'absence d'un vrai débat public. Les réunions locales ont été étroitement corsetées et le public n'a pas eu accès au dossier transmis à l'autorité environnementale, qui ne serait pas rendu public avant le lancement de l'enquête publique.

Il reste aussi à organiser le débat public prévu par la loi sur la ligne orange. La volonté affichée d'aller vite a conduit à envisager de remplacer ce débat par une simple concertation. Le phasage que vous allez annoncer permettra d'associer réellement les habitants et les usagers aux choix qui seront faits pour la partie de la ligne située entre Bobigny et Champigny, partie non débattue à ce jour parce que ne figurant ni dans le projet d'Arc Express ni dans celui du métro du Grand Paris.

Nous espérons en conséquence qu'un vrai débat pourra s'engager sur cette partie importante de la rocade bouclée.

En vous remerciant par avance pour l'attention que vous pourrez porter à ces réflexions émanant d'une association d'usagers modeste mais très motivée,

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller, nos salutations les meilleures.

Pour le bureau de l'AMUTC

Le président
Alain Fabre