



Compte-Rendu de la Réunion avec Pierre Serne, Conseil régional 1 mars 2012

Pour le Conseil Régional :

- Pierre SERNE, vice-président chargé des transports et des mobilités, vice-président du STIF
- Christophe RIBET, chargé de mission auprès de Pierre Serne

Pour l'AMUTC :

- Alain FABRE, Président
- René MEHEUX, Vice-Président
- Georges BERTRAND, Secrétaire
- Maurice FAY

1. L'évolution de la tarification

Pierre Serne expose les décisions prises :

- Mi-2012 : lancement du pass unique le WE et jours fériés : dézonage de la carte orange limité aux week-ends et jours fériés et mise en place des compléments de voyage ;
- Mi-2013 : fusion des cinq zones, selon des modalités en cours de discussion, sur la base du tarif de la zone 1-2.

La solution préférée serait celle d'unités de transports, en distance ou en temps, qui s'appliquerait aussi aux tickets à l'unité. Ainsi serait réglée la question du ticket plus : le ticket permettrait la correspondance entre bus et métro sur une certaine distance (ou pendant un certain temps). Elle serait accompagnée de la mise en place de « pass de proximité », par exemple par bassin d'emplois. Cette solution implique la mise en place d'un contrôle à la sortie sur le métro, le Transilien, ainsi que sur les bus...

2. La ligne orange du Grand Paris Express (de Champigny à St Denis via Val de Fontenay)

L'AMUTC expose son inquiétude suite aux informations parues dans la presse ou communiquées lors du colloque citoyen qui s'est tenu à Champs-sur-Marne le 9 février 2012 : manifestement la SGP (Société du Grand Paris) fait avancer très vite ses projets et reçoit l'appui des élus locaux pour que le bouclage de la rocade se fasse par la ligne rouge, sur un tracé Est très éloigné de la petite couronne. La ligne rouge associe en effet les arcs Sud, Ouest et Nord d'Arc Express, proches de Paris, avec l'arc « Grand Est » beaucoup plus éloigné.

La SGP veille manifestement à satisfaire les demandes des élus en matière de localisation et d'aménagement des gares afin d'obtenir leur soutien à ce choix très contestable, qui irait à l'encontre des conclusions du débat public 2010-2011.

Un tel choix rendrait impossible l'intégration de la ligne orange à la **rocade bouclée proche de Paris** qui a été plébiscitée lors du débat public (voir rapport de la CNDP), solution qui a reçu le soutien d'ORBIVAL, de l'ACTEP et de l'AMUTC. Ainsi, pour aller de Val de Fontenay à Villejuif, il faudrait changer à Champigny.

En outre, dans son tracé actuel, la ligne orange forme une fourche dont le fonctionnement n'est pas défini. Une de ses branches constitue une ligne radiale qui relie Noisy-Champs à Rosny-sous-Bois, parallèlement aux deux radiales voisines actuellement en service (RER A de Champs à Val de Fontenay, RER E de Chelles à Noisy-le-Sec). L'autre branche relie Champigny à Rosny via Val de Fontenay.

Lors du colloque de Champs, la SGP a fait état d'une demande du STIF que les aménagements de la gare de Champs permettent une interopérabilité entre la ligne rouge et la radiale orange, permettant par exemple aux trains venant de Rosny de se diriger vers Chelles. Cette solution a hélas été écartée.

Nous avons appris le 9 février que la gare de Noisy-Champs, qui sera entièrement enterrée en profondeur, perpendiculairement à la gare du RER A (en surface), a été conçue comme un double terminus.

La raison première tient au phasage des travaux. Le tronçon Pont de Sèvres Noisy-Champs de la ligne rouge sera en effet le premier réalisé et il faut prévoir le stockage des rames au terminus, même si ce dernier est provisoire. Mais la SGP a expliqué que cette raison est en fait secondaire : le sectionnement prévu est définitif. L'objectif principal est de limiter la longueur de la « ligne » rouge (qui est manifestement excessive, c'est l'un des défauts de ce projet). De ce fait la gare sera conçue comme un double terminus : celui de l'arc

Pont de Sèvres-Noisy-Champs au sud (avec ses voies de remisage au nord de la gare) et celui de l'arc Noisy-Champs-Le Bourget au nord (avec ses voies de remisage au sud de la gare).

A notre grande surprise ni le maire de Champs ni l'adjoint aux transports de Noisy-le-Grand (le maire était excusé) n'ont émis d'objection à être positionnés en terminus, ce qui augmente les flux de passagers en correspondance. Ils n'ont de fait manifesté aucun intérêt pour la radiale orange et les modalités de sa correspondance avec la nouvelle gare (ligne rouge) ainsi qu'avec la gare existante (ligne A du RER).

Pierre Serne acquiesce et répond que le STIF essaie de faire prévaloir des solutions d'interopérabilité entre la ligne rouge et la ligne orange afin de ne pas obérer le choix du futur schéma d'exploitation et de permettre de retenir les modalités de bouclage qui seront les plus efficaces. Mais rien n'est acquis en ce domaine.

Il est possible qu'un éventuel changement de majorité politique conduise à remettre en cause l'existence même de la SGP puisque la création de cette société s'est faite contre l'avis du conseil régional et des élus de l'opposition. La logique serait donc que le projet du GPE retourne au sein du STIF, ce qui faciliterait la prise en compte des besoins de l'exploitation (la SGP n'exploitera en aucune manière les lignes qu'elle construit : elle les remettra au STIF).

Mais Pierre Serne constate que nombre d'élus, y compris de gauche, ont trouvé auprès de la SGP une oreille plus attentive et plus souple que celle qu'ils prêtent au STIF et au Conseil Régional, obligés à des arbitrages budgétaires difficiles. C'est ainsi que la SGP n'hésite pas à satisfaire les demandes des élus pour l'aménagement des gares, même si elles sont onéreuses. En fait ces dépenses seront à la charge du STIF et non de la SGP...

C'est pourquoi il n'est pas du tout certain que, dans l'hypothèse d'une victoire de la gauche, le projet du GPE revienne au STIF. Cette solution favoriserait évidemment le bouclage par la ligne orange avec une vraie priorité à cette ligne qui reste en pointillé et dont le financement n'est pas assuré.

3. Nouveau CPER (Contrat de Plan Etat Région)

L'actuel CPER s'arrête en 2014. Compte tenu du temps nécessaire à l'élaboration d'un tel contrat, le processus devrait être lancé en 2012. Mais il n'est pas certain que la démarche contractuelle soit maintenue, en dépit de ses avantages (et de ses limites). En effet l'exercice est rendu difficile par les difficultés financières de l'Etat, de la Région et des Départements.

Il semble que la décision sera prise début 2013. En attendant, il serait utile de réfléchir à un « plan B » prenant en compte ces difficultés et visant à doter le STIF de ressources pérennes de nature fiscale, comme cela a été fait pour la SGP.

4. Prolongement de la ligne 11 du métro (de Mairie des Lilas à Rosny Bois Perrier)

Le projet semble bien parti. Pierre Serne insiste toutefois sur la nécessité de rester vigilant, de manière à réagir très vite en cas de remise en cause dans le cadre d'éventuels arbitrages financiers. La proposition de l'AMUTC de mobiliser les acteurs économiques de Rosny (Domus) lui semble opportune.

5. Prolongement de la ligne 9 du métro (de Mairie de Montreuil à l'Hôpital intercommunal)

L'AMUTC insiste sur la nécessité de lancer rapidement les études préliminaires, car ce prolongement constitue le maillon manquant pour relier la ligne 11 et le tram T1, c'est à dire pour mailler les futurs transports en commun lourds sur ce secteur de l'Est parisien.

Cela paraît raisonnable à Pierre Serne. Il existe dans le protocole entre la Région et l'Etat, ainsi que dans la convention spécifique qui a été votée et signée par la suite une ligne budgétaire dédiée à ces études. Le fait que la ligne 9 ne soit pas expressément citée dans cette ligne n'empêche nullement de lancer les études. **Il s'agit en effet d'une liste indicative et non d'une liste limitative**, les quelques opérations citées ayant été rajoutées après coup.

L'AMUTC souhaite rencontrer Jean-Louis Perrin, remplaçant de M. Helias, qui a pris la responsabilité technique de l'ensemble des projets du STIF, pour en discuter directement avec lui. Pierre Serne donne son accord pour que l'AMUTC puisse le faire en se recommandant de lui.

6. Prolongement du tram T1 (de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay)

Suite à une réunion au sommet, en présence de Jean-Paul Huchon et de Claude Bartolone, le CG 93 et la RATP préparent la mise à l'enquête publique du projet pour la fin 2012, bien que le maire de Noisy-le-Sec n'ait pas levé son opposition au passage par la rue Jean Jaurès. La RATP s'est efforcée à prendre en compte les demandes de la ville en prévoyant une section à voie unique de manière à permettre le maintien d'une voie pour la circulation automobile.

Laurent Rivoire donne l'impression de jouer la montre et rien ne permet d'affirmer qu'il va finir par donner son accord. Dans ces conditions, la mise à l'enquête publique le contraindra à prendre position et il lui sera sans doute difficile de mobiliser pour mettre en échec le projet.

En revanche, une solution aurait été trouvée pour l'installation d'un double terminus à Bobigny Préfecture.

Il est prévu de proposer l'ensemble du dossier ainsi modifié au vote du STIF avant l'été 2012, afin que l'enquête publique soit lancée avant la fin de l'année.

7. L'amélioration du service de bus

L'AMUTC insiste sur la nécessité de renforcer sérieusement le réseau de bus en attendant la mise en service des nouvelles lignes, qui n'interviendra au mieux qu'à moyen terme. Il s'agit notamment du 129 (ligne saturée malgré les renforts apportés), du 301 (urgences d'élargir les plages horaires), du 102 (problème de fréquence et d'adaptation aux horaires du lycée Jean Jaurès).

Pierre Serne prend note de notre volonté de poursuivre l'action. Bien qu'il n'y ait pas de budget dédié, les demandes seront prises en compte en fonction de leur accumulation.

8. PDU (Plan de Déplacements Urbains)

Ce document a été finalisé et en est aujourd'hui à la consultation des personnes publiques (départements et communes). Il sera ensuite « arrêté » par le Conseil Régional puis soumis à enquête publique (début 2013). Pierre Serne conseille de prendre connaissance du document sans attendre, le Conseil Régional ayant déjà apporté de nombreuses améliorations.