

	<p>Rencontre avec Monsieur Jean-Louis PERRIN, STIF, Directeur des projets d'investissements 23 mai 2012, 17h00 à 18h30</p>
---	---

Pour le STIF : Messieurs Jean-Louis PERRIN, Gilles FOURT, Cédric GENTON

Pour l'AMUTC : Georges BERTRAND, Alain FABRE (Président), Maurice FAY, Frédéric MARION

Après une présentation de l'AMUTC et de ses membres présents, nous explicitons le but de notre entrevue qui est principalement de recueillir des informations et des explications sur la démarche d'ensemble du réseau Transports Collectifs (TC) à l'Est de Paris.

I Tram T1

Nous commençons par exprimer notre inquiétude sur le blocage de la Mairie de Noisy-le-Sec, nos craintes sur le déroulé de l'enquête publique et le financement du T1.

Jean-Louis Perrin indique que le STIF est une unité organisatrice, de coordination, de pilotage et d'incitation des chantiers Transports. Il n'est pas financeur du Tram T1. Ainsi, sur le terrain, le STIF fait tout ce qu'il faut pour pousser ce chantier T1 qui reçoit l'appui de tous les élus.

Jean-Louis Perrin rappelle que le Conseil Général (CG93) est le maître d'ouvrage de ce chantier avec la RATP, y compris pour la partie sur le SMR (Site de Maintenance et de Remisage). Le STIF encourage le CG à avoir des contacts avec la Mairie de Noisy-le-Sec pour obtenir son accord sur le tracé proposé. De son côté, la RATP (maître d'œuvre) fait des propositions au Maire de Noisy-le-Sec prenant en compte ses demandes.

Aujourd'hui, le CG doit être en mesure de lancer l'enquête publique à la fin 2012. Ainsi, le STIF doit faire passer le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) devant son Conseil d'Administration fin 2012 début 2013.

Nous exprimons alors notre sentiment que le Maire de Noisy-le-Sec n'a pas bougé dans ses positions. Nous demandons si quelqu'un peut imposer au Maire de Noisy-le-Sec le tracé par la rue Jean Jaurès.

Jean-Louis Perrin confirme que cela est administrativement possible. Cependant, si le Maire est contre ce projet, il peut utiliser tous les arguments, donc tous les recours, sur le fond et la forme, avec le risque qu'un argument porte. Mais, l'ensemble des « décideurs » essayent de trouver des accords plutôt qu'entrer dans une épreuve de force. Ainsi, les élus accordent le plus de place possible au dialogue.

Nous exprimons notre espoir que ce projet soit débloqué.

Jean-Louis Perrin nous rassure en ajoutant qu'il sent une bonne volonté des élus qui rencontrent le CG93.

Nous questionnons alors sur le calendrier.

Jean-Louis Perrin reste prudent sur le planning, car il dépend de l'enquête publique et de l'avis du commissaire enquêteur. Donc, il ne peut pas s'engager sur un calendrier.

Nous cherchons alors des précisions sur la durée des travaux.

Jean-Louis Perrin indique qu'il faut environ 3 à 4 ans pour les travaux après l'enquête publique, qui devrait débuter en 2013. La prononciation de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) prend environ 4 à 6 mois, car il faut consulter tous les intervenants (entreprises, habitants, élus, ...). Donc, le Tram T1 serait opérationnel pour 2017 au mieux... si tout se passe bien.

Nous évoquons alors le problème de l'A186 avec le risque de réserve lors de l'enquête publique sur la fermeture aux voitures du passage le long du T1, dans le secteur des Murs à Péches. Cependant, nous précisons que cette réserve peut être levée facilement en assurant la continuité des voies routières le long du T1 sur cette partie du tracé. Par ailleurs, nous évoquons la problématique du SMR et de son intégration.

Jean-Louis Perrin répond qu'il ne peut pas remettre en question des choix des villes sur « l'habillage » du tracé et précise qu'une réduction de la taille du SMR a été prise en compte suite aux demandes formulées lors des différentes réunions de concertation à Montreuil.

II Métro ligne 11

Nous souhaitons vérifier que le prolongement de la ligne 11 se poursuit bien.

Jean-Louis Perrin signale que ce dossier doit trouver un financement. C'est une question à suivre de très près, comme pour d'autres opérations d'ailleurs. Ainsi, les questions techniques ont été étudiées, mais les financeurs devront confirmer cette opération en 2013 lors de la préparation du futur Contrat de Projet Etat-Région 2014-2018. Or, il existe beaucoup de projets sur l'Ile-de-France, donc beaucoup de financements à faire. Il explique ainsi les problèmes sur différents chantiers comme :

- le prolongement de la ligne M8 (10 ans pour ajouter une station),
- les difficultés de la ligne M4,
- le prolongement de la ligne M12, où les travaux préparatoires à la Mairie d'Aubervilliers démarrent, car la station demande un travail d'ampleur. En effet, il faudra notamment tenir compte des 3 voies et du fait qu'elle est en terminus. Par ailleurs, le financement n'est pas bouclé en totalité, car il s'agit d'un financement Contrat Plan Etat Région (CPER) avec la participation du Conseil Général de Seine-Saint-Denis.

Cependant, Jean-Louis Perrin n'a aucune hésitation sur l'intérêt du prolongement de la ligne M11 et souligne que d'éventuelles difficultés de financement ne seraient pas particulières à cette ligne.

Nous demandons si le contrat d'objectifs sur 4 ans, CPER 2013-17, sera reconduit.

Jean-Louis Perrin ne peut à ce stade répondre à cette question. Il existe une demande très forte des régions et des collectivités pour renouveler ce contrat. Cependant, il ne peut dire si le gouvernement voudra reconduire le contrat de projet, selon les mêmes modalités que le CPJ (Contrat de Projets 2007-2013) actuel.

Nous évoquons alors le calendrier.

Jean-Louis Perrin décrit les prochaines étapes du calendrier, à savoir l'élaboration du schéma de principe et du dossier d'enquête publique qui seront présentés au Conseil du STIF de décembre 2012. Ensuite, il y aura la saisine pour avis de plusieurs commissions.

L'objectif est d'obtenir pour la fin d'année 2012 les approbations du schéma et du dossier, pour une enquête publique courant 2013.

Cependant, il ajoute qu'un projet métro est très compliqué, car il faut prendre en compte l'environnement urbain.

Par ailleurs, le SMR (Site de Maintenance et de Remisage) de Rosny n'est pas simple à élaborer.

Ainsi, les études sur les actions se bouclent petit à petit, comme le déplacement de la station Boissière qui a été « remontée » vers le boulevard de la Boissière.

Nous évoquons ensuite la problématique de la « reconstruction » des lignes de bus à terme et l'opposition d'une association au viaduc Boissière-Domus, sujet non connu du STIF.

Par ailleurs, il nous invite à réfléchir avec la RATP aux nouveaux trajets de bus.

III Métro ligne 9

Nous expliquons à Jean-Louis Perrin que le prolongement de la ligne 9 est le chaînon manquant pour mailler le réseau dans ce secteur et constitue de ce fait l'indispensable complément de la ligne 11. En effet, prolonger la ligne 9 c'est assurer le maillage avec le Tram T1 et la ligne 11. Pour cela, nous souhaitons le lancement rapide des études du prolongement. Il y avait une ligne budgétaire prévue au CPER pour ces études. Donc, il faut lancer rapidement les études et l'évaluation de l'impact sur la fréquentation de la M11.

En effet, nous pensons que ce prolongement aura un impact important, notamment dû à trois éléments :

1. il s'agit d'une demande des Montreuillois,
2. ce prolongement de la ligne M9 rentabiliserait le prolongement de la ligne M11,
3. l'utilisation du tunnelier de la ligne 11 pour réaliser ce prolongement de la ligne M9.

Jean-Louis Perrin convient que l'accord Etat Région du 26 janvier 2011 mentionnait la ligne M9 parmi les prolongements à étudier, mention qui a disparu dans la Convention Particulière Transports (CPT) signée par l'Etat et la Région le 29 septembre 2011.

Nous précisons que Pierre Serne nous a indiqué que l'énumération des projets cités dans cette convention n'est pas limitative et que ce n'est pas parce la ligne M9 n'est pas citée qu'il ne serait pas possible de financer des études sur les crédits de cette ligne.

Jean-Louis Perrin précise que le STIF ne peut pas commencer des études s'il n'existe pas une convention de financement définissant le périmètre à étudier, le cahier des charges, les personnes intéressées... Ainsi, cela apporte une clarification en permettant aux financeurs d'indiquer la priorité des études.

L'ensemble des co-financeurs doit donc préalablement se mettre d'accord pour inscrire une ligne budgétaire à cet effet.

Nous signalons à Jean-Louis Perrin que Dominique Voynet avait évoqué la possibilité pour la Ville de Montreuil de participer au financement des études. Elle vient, par ailleurs, de lancer la création d'une association pour le prolongement de la ligne M9. Cette association, semblable à l'association pour le prolongement de la ligne M11, regrouperait les maires des villes intéressées par ce prolongement, ainsi qu'Est Ensemble et le Conseil Général.

De nombreuses opérations sont en cours d'étude : prolongement de la ligne M1, étude sur le prolongement de ligne M10, la demande de débranchement de la ligne M13, prolongement de la ligne M7 au nord, de la M12 au sud ouest...

Face aux nombreuses demandes de financement, les opérations qui ne sont pas inscrites au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) auraient peu de chance d'aboutir. Actuellement, la dernière version a été approuvée en octobre 2011.

Nous soulignons que même si nous sensibilisons le STIF par des rencontres avec ses responsables, nous ne délaissions pas nos interventions du côté du CG. Ainsi, nous avons rencontré Messieurs P. Serne, P. Guglielmi et C. Bartolone qui sont convaincus de l'intérêt de ce prolongement. Par ailleurs, nous allons faire des démarches pour que les participants à l'association pour la ligne 9 mettent un peu d'argent au pot pour montrer qu'ils sont prêts à s'engager.

III Grand Paris Express

Nous faisons remarquer, qu'à ce propos, la charrue a été mise avant les bœufs, puisqu'il y a une modification du SDRIF en fonction du Grand Paris Express (GPE) et pas l'inverse.

Jean-Louis Perrin réplique qu'il s'agit de la logique initiale du GPE de faire un métro qui allait très vite d'un bout à l'autre, alors que la vision STIF était de desservir les secteurs déjà construits et de créer le maillage. Il rappelle que la partie centrale du GPE correspond à peu près à ce que le STIF a proposé dans le projet Arc Express.

Nous faisons remarquer qu'une partie seulement du GPE reprend Arc Express. En effet, la ligne rouge est présentée comme une rocade, or elle ne le sera pas puisque des coupures sont prévues. Par ailleurs, le fait de mettre des métros rapides en souterrain n'a pas beaucoup de sens dans les secteurs à fréquentation plus faible (arc Grand Est, ligne verte). Enfin, le compromis entre l'Etat et la Région n'a pas tenu compte des résultats du débat public qui favorisait plutôt le projet d'une rocade en petite couronne.

Monsieur Perrin précise que le STIF n'est maître d'ouvrage que sur la ligne orange. Les bureaux d'études sont choisis. Il va bientôt y avoir le déclenchement des études qui devront tenir compte de l'interopérabilité de la ligne orange avec la ligne rouge pour que le métro puisse passer d'une ligne à l'autre.

Nous rappelons que la ligne orange n'a pas fait l'objet d'un débat public. Ce futur débat doit, pour avoir un sens, pouvoir remettre en cause certains aspects de la ligne rouge avec laquelle la ligne orange est censée être interopérable.

Jean-Louis Perrin explique que le STIF se met en mesure de présenter le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) en octobre à son conseil d'administration. Ensuite, il y aura prise de contact avec le garant de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Ainsi, il est prévu d'effectuer une concertation publique avec le garant pour la fin d'année. Si la CNDP décide de lancer un débat public, le délai sera rallongé.

Nous faisons remarquer que la branche de la ligne orange dirigée vers Champs sur Marne est la moins justifiée, et qu'elle pourrait être remplacée plus efficacement par le prolongement de la ligne M11 depuis Rosny.

Jean-Louis Perrin mentionne que les deux branches sont étudiées en parallèle, car ce principe de la fourche est une décision politique. Donc, le STIF travaille dans ce sens. Nous rappelons que même s'il s'agit d'une décision politique, personne ne sait comment cela va fonctionner, notamment au niveau du trafic.

Par ailleurs, il indique qu'il y a des fourches qui fonctionnent déjà actuellement. Il reconnaît cependant que cela marche mieux quand le trafic est équilibré entre les deux branches de la fourche, que la fourche est courte et de même longueur. Cependant, il insiste sur le fait qu'il s'agit bien d'une décision politique.

Nous indiquons que de notre point de vue, il serait mieux de prolonger la ligne 11 jusqu'à Champs sur Marne pour remplacer cette branche de la ligne orange. En effet, cette branche, qui est une nouvelle radiale, n'est pas dans une logique de maillage du réseau.

Par ailleurs, le prolongement de la ligne E du RER constitue une réponse au problème de la saturation de la ligne A. Ainsi, les études de trafic montrent que le parcours Rosny - Champs sur Marne aura une fréquentation inférieure avec l'autre branche.

Jean-Louis Perrin révèle qu'il existe trois modèles pour simuler les trafics : un modèle RATP, un modèle STIF et un modèle DRIEA (Etat-Ministère du développement durable). De plus, la Société du Grand Paris (SGP) va lancer son étude d'impact. Les prévisions sont de l'ordre de 10.000 passagers à l'heure pour l'arc éloigné (ligne rouge) alors qu'elles sont de 14 à 17.000 passagers à l'heure pour l'arc proche (cela fait un rapport de 1 à 3 : 200.000 à 600.000 passagers par jour).

Par ailleurs, actuellement, tout le monde attend de savoir quel ministère sera désigné pour gérer le GPE ou s'il y aura une découpe du projet en fonction d'autres critères.

Nous remercions chaleureusement Monsieur Perrin pour son écoute et ses explications. Nous remercions également Messieurs Fourt et Genton pour les précisions techniques qu'ils ont apportées.