



Du 23 février au 22 mars 2015, les Franciliens pouvaient déposer un avis sur le programme d'investissement du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) qui définit les grandes priorités d'investissement contribuant au développement du territoire régional, donc des transports dans ce territoire.

L'AMUTC a bien sûr déposé son avis dans cette consultation.

Pour l'instant, nous n'avons pas eu de retour. Mais nous ne désespérons pas d'être un peu écoutés...

Voici l'avis que nous avons déposé.

L'AMUTC est heureuse que les usagers et les citoyens soient consultés et elle espère que les avis recueillis seront pris en compte dans le contenu définitif du Contrat de Plan Etat-Région.

Tout d'abord nous nous réjouissons de la priorité clairement donnée à l'amélioration des transports en commun qui ont pris beaucoup de retard sur le développement de l'agglomération. L'effort réalisé doit être salué, d'autant plus que le CPER n'inclut pas l'ensemble des ressources fiscales apportées à la SGP pour un montant plus important que les contributions de l'Etat au contrat de plan.

Nous profitons de cet avis pour rappeler avec force que le maillage du réseau doit constituer une **absolue priorité** afin d'améliorer réellement les liaisons de banlieue à banlieue et de désaturer le réseau radial dans sa partie centrale.

C'est pourquoi nous avons soutenu le projet de nouvelle ligne M15, rocade maillant l'ensemble du réseau radial. Encore faut-il, pour qu'elle joue pleinement son rôle, qu'elle soit réellement bouclée et que ce bouclage, condition de son efficacité, soit réalisé aussi vite que possible. Or aujourd'hui le bouclage est entravé par l'appendice incongru reliant Champigny à Noisy-Champs (appendice appartenant en fait à la ligne M16) et sa réalisation est reportée en dernière phase (autour de 2030).

Nous demandons en conséquence que l'échéancier soit revu, afin que le bouclage intervienne très vite. Nous demandons aussi que le tronçon Est soit réalisé dans la foulée du tronçon Sud, afin de traduire en actes la volonté affichée par la Région de donner la priorité au développement de l'emploi à l'Est, présentée comme l'un des « enjeux » principaux du CPER.

C'est aussi dans cet objectif de maillage et de rééquilibrage à l'Est que nous demandons que le prolongement de la ligne M9 soit enfin inscrit au CPER car il s'agit du complément indispensable au prolongement de la ligne M11 (correspondance à l'Hôpital Intercommunal) et à celui du tram T1 (correspondance Avenue Aristide Briand). Ce petit tronçon de 2 km présente un record d'efficacité en termes de maillage. Son coût est réduit et les travaux pourraient avantageusement être coordonnés avec le prolongement de la ligne M11 qu'ils valorisent.

L'AMUTC constate aussi que le CPER n'inscrit que 400 M€ pour le prolongement du T1 vers Val de Fontenay, soit à peine plus de la moitié du coût prévisionnel d'un projet annoncé pour 2019. Nous regrettons que la totalité du projet ne soit pas inscrite au CPER, ce qui reporterait la mise en service effective, au mieux, autour de 2022. Nous demandons que la totalité du projet soit financée dans le cadre de ce CPER et nous souhaitons qu'une solution consensuelle soit trouvée avec les villes et les associations qui ont déposé des recours, afin que le calendrier de l'opération soit enfin défini de manière sûre.

L'AMUTC soutient également le prolongement de la ligne de métro M1 avec le tracé 1. Les études ayant bien avancé, elle espère que ce prolongement s'effectuera dans les 10 ans, comme il convient quand un projet est à ce stade d'études.

Enfin, le développement des bus et navettes doit également être pris en compte dans le CPER pour améliorer les dessertes locales. La fréquence et la régularité des bus doivent également être une préoccupation du CPER en mettant en place des moyens permettant d'apporter un meilleur confort d'utilisation aux usagers.