



Conférence de Presse, 5 mars 2009

## Investissements dans les transports en Ile-de-France : les usagers ne peuvent plus attendre !

### **1- Un constat largement partagé : saturation croissante, forte dégradation de la qualité de service.**

- Transilien SNCF : +25% de fréquentation en 9 ans
- Métro et bus RATP : + 6% en 3 ans en moyenne  
mais parfois beaucoup plus : + 5% en 1 an sur les tramways T1 et T2, + 24% sur le T3 !

Record d'irrégularité en 2008 sur le réseau RER / Transilien : la saturation est en cause, mais aussi l'infrastructure inadaptée, le matériel roulant, etc...

### **2- Les projets inscrits aux contrats Etat-Région depuis 2000 avancent très lentement et la plupart ne sont pas ou peu financés.**

Voir le bilan du CPER 2000-2006 dans notre bulletin ci-joint.  
Depuis, des retards supplémentaires sont survenus...

### **3- Des initiatives dans tous les sens mais symboliques ou sans décisions fermes**

Le **Grenelle de l'environnement** n'a abouti pour le moment sur aucun engagement pour les transports en Ile-de-France, seules les lignes TGV font l'objet de toutes les intentions.

Le **plan de relance** du gouvernement privilégie les projets routiers et n'apporte que 15 M€ pour les transports en commun (tangentielle Nord), somme qui était déjà incluse dans la part de l'Etat du CPER. (Voir extrait joint)

Le **plan de mobilisation** à l'étude depuis l'été dernier a fait l'objet de trois groupes de travail Etat / Région / STIF qui ont rendu leurs conclusions en janvier. Aucune décision depuis.

Le secrétaire d'Etat **Christian Blanc** travaillerait sur un plan de transport « secret » qui semble déconnecté des besoins urgents, compte tenu surtout de la crise actuelle.

Une **mission d'experts** du ministère du développement durable (CGEDD) a rédigé un rapport rendu public la semaine dernière sur l'accélération des procédures pour les infrastructures de transport en Ile-de-France. Il contient des propositions pertinentes mais ne seront-elles pas enterrées ? (Voir extraits joints)

### **En conséquence, un communiqué commun de plusieurs associations régionales ou nationales a été rédigé pour alerter les pouvoirs publics.**

Il s'agit d'une première étape qui pourrait être suivie d'autres actions si des engagements fermes ne sont pas pris. Les franciliens ne doivent pas être les victimes de rivalités politiques qui empêcheraient toute prise de décision dans le sens de l'intérêt général.

**Programme exceptionnel d'investissement public**  
**Infrastructures et équipements civils**  
**Infrastructures de transport**

**REGION : ILE-DE-FRANCE**

	AE 2009 (M€)	CP 2009 (M€)	CP 2010 (M€)
<b>Infrastructures routières</b>	109,50	47,69	61,81
<b>Infrastructures ferroviaires</b>	15,00	5,00	5,00
<b>Infrastructures fluviales et portuaires</b>	24,78	10,96	13,83
<b>TOTAL</b>	<b>149,28</b>	<b>63,65</b>	<b>80,64</b>

**Infrastructures routières :**

Le plan de relance prévoit, au titre des PDMI, un montant total de 16,5 M€ (AE) pour la réalisation des opérations suivantes :

- travaux de régénération de la chaussée sur l'A86 à Chatenay-Malabry (5 M€) ;
- A86 à Antony, tube sud (4,6M€) ;
- Travaux de l'échangeur RN184/A15 (6,9 M€).

Par ailleurs, un montant de 8 M€ (AE) est consacré au titre de diverses opérations d'entretien du réseau routier national sur les RN118, RN104, A86, A12 et A3.

Enfin, un montant exceptionnel de 85 M€ sera mobilisé afin d'accélérer les travaux de sécurisation de 22 tunnels franciliens.

**Infrastructures ferroviaires :**

Un montant de 15 M€ (AE) dans le cadre du plan de relance est destiné à accélérer la mise en œuvre des CPER et concerne le lancement des travaux consistant à créer deux voies supplémentaires sur la tangentielle Nord.

Par ailleurs, dans le cadre contractuel classique des transports collectifs d'Ile-de-France, il a été prévu, pour l'année 2009, un montant de crédits de paiement de 180 M€, à comparer aux 80 M€ mis en place en 2008.

**Infrastructures fluviales et portuaires :**

Au titre des opérations d'entretien fluvial, un montant total de 24,78 M€ sera consacré à un ensemble de travaux et concerne :

- des opérations importantes sur le réseau magistral : reconstruction du barrage et de la passe à poisson à Chatou sur la Seine Aval, reconstruction du barrage de Boran sur l'Oise.
- des opérations de sécurité au niveau des ouvrages de navigation et des garages à bateaux (amarrages, échelles d'écluses, éclairage,...) et amélioration de l'accès des usagers ;
- des opérations de sécurité relatives au confortement de digues ;
- des opérations de sécurisations relatives aux tunnels fluviaux ;
- des opérations de modernisation des méthodes d'exploitation visant à l'automatisation et à la mécanisation d'ouvrages de navigation ;
- des opérations d'études diverses.

\*\*\*\*

**Rappel des principaux éléments de la programmation initiale, hors plan de relance :**

Hors plan de relance, l'Etat consacrera en 2009 un montant de 68,9 M€ au titre des PDMI et 20,4 M€ au titre des opérations prévues au contrat Etat Région 2000-2006 portant sur les opérations principales suivantes :

- A6b couverture du Kremlin –Bicêtre (dépt 94) ;
- RN4 – Réaménagement carrefour Prévers à Vaudoy en Brie (dépt 77) ;
- RN118 – Ring des Ullis (dépt 91) ;
- A10 – Diffuseur de Courtaboeuf (dépt 91) ;
- A6 – Amélioration de la qualité de l'environnement (assainissement, protections acoustiques – dépt 91).

Concernant les infrastructures ferroviaires, un montant total de 3,5 M€ sera consacré en 2009 hors plan de relance et sera mobilisé notamment sur :

- les travaux d'amélioration de la ligne Massy-Valenton ;
- les études de la nouvelle liaison entre Creil et Roissy.



## Extraits du rapport de la Mission sur l'accélération des procédures relatives aux projets d'infrastructures en Ile-de-France

### Constats

« Le cycle de réalisation d'une grande infrastructure de transports publics est particulièrement longue en Île-de-France. Il s'inscrit dans une durée de l'ordre de quinze ans de la première étude au premier voyageur transporté. Et pourtant, dans certaines situations, on sait par exemple construire un stade de France ou une route pour le passage des éléments de l'Airbus A 380 dans des délais particulièrement rapides. »

- **Trop d'intervenants**

« La question de la maîtrise d'ouvrage unique est donc au centre de nombreux débats. L'efficacité avec laquelle le projet de tramway des Maréchaux a été conduit montre que le nombre restreint d'interlocuteurs favorise la bonne marche d'un projet. »

- **Un suivi administratif insuffisant**

« A côté des simplifications à apporter à certaines procédures, l'une des clés principales de l'accélération des délais réside dans l'organisation d'une structure forte de maîtrise d'ouvrage et dans le pilotage des procédures du côté de l'Etat par une structure unique dépendant directement du préfet de région. »

- **Des procédures de signature trop complexes**

« Lors des auditions de la mission, il est apparu que les modalités actuelles de signature des conventions multipartites pouvaient être la source de pertes de temps. Additionnées, elles représentent des mois d'attente avant l'engagement de phases importantes d'un projet. Actuellement, toute convention négociée entre les financeurs d'un projet emprunte un circuit de signatures successives. Chaque autorité voit donc passer les exemplaires originaux de la convention. Chaque organisme ou collectivité peut, lorsque le texte doit faire l'objet d'une approbation par délibération, le faire instruire par ses services, le soumettre à la commission compétente puis la soumettre au vote de l'assemblée plénière. Ce processus peut être très long (...) »

- **Une régulation budgétaire de l'Etat très pénalisante**

« (...) Les à-coups budgétaires ont été signalés comme extrêmement pénalisant. Ainsi les projets du STIF en 2005 n'ont pu déboucher que de manière très partielle en raison des à-coups budgétaires qui ont conduit l'établissement à ne bénéficier que de 47 millions sur les 180 prévus au titre des autorisations de programme. Pour tout grand projet, il existe un rythme optimal de réalisation des travaux qui permet de minimiser les coûts de réalisation par la mobilisation du niveau approprié de moyens de chantier pendant la durée correspondante. Les à-coups budgétaires conduisent généralement à s'éloigner de ce rythme optimal. Les retards de paiement conduisent à une majoration des coûts d'objectif et se traduisent en fin de chantier par des surcoûts de réalisation conduisant à une mauvaise utilisation des fonds publics. Cette hausse des budgets est d'autant plus sensible dans les secteurs du BTP ou des matériels roulants, compte tenu des évolutions du prix des matières premières ces dernières années. »

## Quelques propositions :

*La mission « a écarté ce qui lui paraît être la « fausse bonne idée » de réduire d'une façon ou d'une autre les phases du débat public et de l'enquête publique. »*

**Proposition 12.** *La mission estime que les projets reconnus comme prioritaires dans le « plan de mobilisation pour les transports en Ile de France » pourraient bénéficier des dispositions actuelles de l'article L 15-9 du code de **l'expropriation** permettant la prise de possession immédiate des terrains non bâtis .*

**Proposition 15.** *La mission propose que le principe de délais soit posé par voie législative pour la réalisation des travaux de **déplacement des réseaux**, lors de la réalisation d'un transport collectif en site propre.*

**Proposition 16.** *La mission recommande que les services de secours chargés de la prévision et de la prévention précisent les **prescriptions de sécurité** imposées à un projet. Ils devraient, à chaque phase d'un projet indiquer toutes les sujétions de sécurité non prises en compte par le maître d'ouvrage .*

**Proposition 19** *La mission considère qu'il y aurait lieu de s'assurer que les établissements publics concernés et leurs sous-traitants sont en mesure de **mobiliser des équipes projets** permettant de mener ceux-ci à leur terme, y compris dans les domaines techniquement spécifiques de la signalisation et du contrôle-commande des réseaux de transports guidés. L'État devrait également veiller à ce que les établissements publics concernés qui relèvent de sa tutelle prennent les dispositions nécessaires à la conduite de tous les aspects des projets inscrits au « plan de mobilisation » dans les délais prescrits par ce plan.*

*Document complet disponible sur <http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr>*