

Il s'en passe des choses sur cette ligne 13 qui dessert Vanves, notamment pour la désaturer. Même si la partie sud est moins concernée que le Nord, elle n'en subit pas moins les contrecoups des incidents qui peuvent subvenir et l'inconfort de rames archi-pleines aux heures de pointes. Il n'est pas rare que toutes places assises soient prises lorsque les rames arrivent à la station Plateau de Vanves-Malakoff le matin entre 8h et 9H. La plupart de nos élus concernés se sont retrouvés hier à la station Porte de Clichy autour du PDG de la RATP, des responsables de la Société du Grand Paris, du STIF (Syndicat des Transports), des présidents de la Région, des Conseils Généraux du 92 et du 93, de la maire de Paris et des communes concernés (Paris, Clichy, Saint Denis, Saint Ouen,...) pour le lancement du prolongement de la ligne 14 à la mairie de Saint Ouen qui préfigure cette grande ligne Nord-Sud du Grand Paris Express devant relier Saint Ouen à Pleyel au Nord et Olympiades à Orly au sud, et alléger la ligne 13 en diminuant de 20% sa fréquentation (70 000 voyageurs/jours). Tous les médias se font l'écho depuis hier matin de ce premier coup de pioche du premier chantier du Grand Paris Express sur cette ligne Nord-Sud qui en sera l'épine dorsale

Ce lancement d'un grand chantier intervient à un moment délicat, presque un an après la signature d'un protocole encadrant le financement des transports franciliens entre la Région Ile de France qui précisait les engagements budgétaires de l'Etat (un milliard d'euros sur les six prévus pour le « Plan de mobilisation »), et prévoyait « *l'identification de 150 M€ par an de nouvelles ressources régionales* », pour permettre à la région de payer sa part. Mais voilà, presque un an après, « *l'Etat n'a pas encore confirmé ses engagements financiers* », et aucune taxe n'a été créée pour augmenter les

ressources de la région, alors même que la hausse de la TVA intervenue au 1er janvier 2014 les ampute de 100 M€ par an. Il y a urgence, car cette situation pourrait mettre en péril plusieurs opérations, et notamment le prolongement du RER E à l'Ouest (jusqu'à Mantes La Jolie) et de la ligne 11 du métro (des Lilas vers Rosny-sous-Bois). *« Au-delà de l'urgence sur ces deux projets spécifiques, ce sont toutes les opérations du plan de mobilisation pour les transports du quotidien qui ont été écrites au conditionnel dans l'annexe transport du budget 2014 du Conseil régional, et qui sont donc susceptibles d'être menacées »*, s'alarmait la semaine dernière le STIF (syndicat des Transports Ile de France) dans son voeu. *« Il existe un risque que RFF et la SNCF démantèlent leur équipe projet pour le prolongement d'EOLE à l'ouest sans clarification rapide de la part de l'Etat au sujet de la convention de financement, représentant 3,3 milliards d'euros »* prévient-il.

6 sénateurs socialistes franciliens (Catherine Tasca, Philippe Kaltenbach, Luc Carvounas, Vincent Eblé, Claude Dilain et Gilbert Roger) ont écrit au Premier Ministre la semaine dernière, afin qu'il leur garantisse que le financement du Grand Paris des transports sera bien bouclé. *« La suspension de l'écotaxe, la hausse de la TVA dans les transports ou encore la baisse des dotations allouées aux collectivités sont autant d'éléments qui pourraient laisser à penser que le bouclage du financement du Grand Paris des transports sera plus difficile que prévu à réaliser. Or, à l'instar du logement, les attentes des habitants de notre région en matière de transports collectifs sont aussi grandes que pressantes »* indiquent ils en ajoutant : *« Nous savons que le Premier Ministre aura à cœur de tenir les engagements pris par son prédécesseur le 6 mars 2013 lors de la présentation du Grand Paris des transports. Aussi, nous l'avons saisi afin qu'il nous garantisse que les financements nécessaires à la concrétisation de l'ensemble des projets visant à développer et à moderniser l'offre de transports collectifs en Ile de France seront bien mobilisés. »*

Lors de ce lancement, les élus n'ont pas moins exprimé leurs inquiétudes : « *Compte tenu des engagements, de la tâche qui nous attend, je souhaite rappeler qu'il ne put y avoir ni de délai, ni de rabais à ce projet* » a déclaré Stéphane Troussel, président du conseil général 93. « *Je ne vois pas pourquoi les accords passés avec Jean Marc Ayrault n'aboutiraient pas. C'est parti et personne ne pourra arrêter le Grand Paris Express* » a ajouté Jean Paul Huchon, qui n'en pas moins, été rassuré par un long entretien qu'il a eu le week-end de l'Ascension avec le premier Ministre. Il a défendu le protocole Ayrault signé en Juillet 2013 devant Manuel Valls qui aurait convenu que c'est le point clé du développement des transports dans la Région Capitale et qu'il faudrait s'en tenir à ce qui a été décidé. Occasion de lever les inquiétudes émises par des élus et des acteurs économiques franciliens sur l'engagement à terme du gouvernement sur GPE et le plan de modernisation des transports, tant sur le plan financier que sur le plan du calendrier des chantiers, après la mobilisation des entreprises du BTP. Mais c'est sans compter sur la résistance de Bercy. Le gouvernement serait prêt à autoriser la SGP à faire des emprunts pour réaliser en même temps les deux prolongements de la ligne 14 au nord (jusqu'à Pleyel) et au Sud (jusqu'à Orly), alors que jusqu'à présent ses chantiers étaient prévus en deux temps. Ce qui laisse extrêmement dubitatif André Santini, président du Conseil de Surveillance de la SGP : « *Après nous avoir interdit de lancer des emprunts, il nous autoriserait à le faire !* ».