

Bonjour,

Je vous transfère des infos d'une personne "bien informée", sur le contexte politique du financement du prolongement du T7. Elles confirment malheureusement l'impression que j'avais. C'est bien la bataille des régionales qui est lancée. C'est surtout dans ce cadre que nous devrions agir et faire savoir. Il y a donc urgence à interroger les têtes de listes et ne surtout louer aucune occasion de les approcher. Est-ce que quelqu'un veut venir en renfort le 10 septembre à Morsang pour rencontrer Durovray ?

Je vous rappelle les propos de Valérie Pécresse avant l'AG de l'AUT : en substance, on en a un peu trop fait "que" pour les TC précédemment : il va falloir rééquilibrer un peu avec certaines opérations routières pour désaturer certains axes. Ce qui est techniquement une ânerie. Quand on désature une route avec la seule vision véhicules motorisés, on crée un appel d'air pour les voitures dont le volume ne tarde guère à augmenter. Résultat, les bouchons se produisent un peu plus loin et on revient au point de départ. Remarque, c'est aussi ce qui se produit dans les transports en commun lorsque l'offre augmente. Mais au moins, c'est moins polluant, plus silencieux et avec les tarifs, on arrive à réguler plus ou moins (ce qui n'est pas le cas avec le Pass Navigo à tarif unique, soit-dit en passant !). Ce qu'il faut viser, c'est des mesures qui privilégient les modes alternatifs à la voiture, sans augmenter l'offre globalement.

Maryvonne

- Sur les opérations inscrites au CPER (et donc le T7 entre autres) les négociations entre la Région et le CD91 se durcissent. La nouvelle majorité essonnoise demande désormais clairement « une pause » sur le projet T7, privilégiant les projets routiers du Christ de Saclay et du Ring des Ulis. Comme ces 3 projets sont inscrits au CPER, la Région n'est pas seule à discuter, les services de l'Etat (au sein desquels les « routiers » pèsent lourd) sont présents aussi et semblent accréditer cette idée. La Région reste donc un peu isolée (mais principal financeur) sur ce dossier et est prête à entrer dans le rapport de force : pour faire simple « si le 91 veut prioriser des projets, libre à lui, mais pas les routes au détriment des TC ! ».

Nous envisageons de passer les conventions de financement en ce mois de septembre, dernière séance du Conseil régional avant les élections, pour lancer les travaux dès l'an prochain... Mais comme le CD91 n'est pas en phase sur les montants, c'est un peu compliqué (nécessité de deux votes conformes dans les 2 assemblées). La dernière possibilité serait en Commission permanente d'octobre.. Et sinon, ce sera à la future majorité régionale d'en décider... vous voyez le dessin. Si la Région bascule, adieu le T7 à Juvisy.

- J'ai la quasi certitude que si le CD91 demande cette "pause", R Reda n'y est pas pour rien. En effet la Région a proposé des modalités au CD91 lissant dans le temps ses participations, et qui rentraient parfaitement dans les clous des capacités financières du Département sur un plan pluriannuel (commencer maintenant mais en étalant une partie sur le prochain CPER). Il semble donc que c'est une manœuvre plus politique que financière qui vise à ralentir le prolongement du T7, et qui fait écho aux propos de R. Reda "le T7 n'est pas financé".

3 septembre 2015