

Déclaration de Patrick Devedjian

Réunion plénière du conseil général du 18 décembre 2009

Le Département a effectivement engagé depuis plusieurs années des efforts considérables en faveur des transports en commun puisque depuis 2002, notre charge financière nette dépasse 260 M€ pour les seules opérations inscrites au CPER 2000-2006 / 2007-2013, montant auquel il faut ajouter 242,5 M€ pour le contrat particulier Région-Département 2009-2013 et, à l'horizon 2014-2020, 320 M€ pour les prolongements d'EOLE et de la ligne 14 et l'engagement de la rocade rapide automatique.

Ces investissements massifs sont faits parce qu'ils sont indispensables aux populations et activités de notre Département.

Il est déjà extrêmement difficile de supporter la longueur des procédures, je rappelle que pour l'instant seules deux opérations lancées au Contrat de plan 2000-2006 sont mises en service (le prolongement de la ligne 13 et le prolongement du T2 à la porte de Versailles), mais il est

impossible de comprendre pourquoi alors que les conventions de financement sont signées, que les marchés de travaux des deux Conseils généraux des Hauts-de-Seine et des Yvelines sont prêts, la RATP n'a toujours pas signé son marché de matériel roulant relatif au tramway T6 provoquant un retard d'au moins 12 mois.

Conformément à l'engagement pris lors de notre dernière réunion du 23 octobre 2009, j'ai saisi M. le Préfet des Hauts-de-Seine pour qu'il organise une réunion avec M. MONGIN, Président Directeur général de la RATP, en présence des Maires des Communes traversées.

Cette réunion s'est déroulée le 26 novembre 2009.

Il ressort des explications embarrassées de M. MONGIN qu'il s'agit non pas d'un problème technique, M. MONGIN ne propose pas de revenir sur le choix du pneu, ni d'un problème de compétence du fabricant, M. MONGIN a signé avec ce fabricant le marché de matériel roulant sur pneus pour le T5 en Seine-Saint-Denis mais d'un problème d'argent. La RATP qui s'était engagée publiquement à financer intégralement le matériel roulant souhaite revenir sur cet engagement et obtenir maintenant du STIF ou de la Région Ile-de-France une subvention, en arguant des nouvelles dispositions législatives

qui limitent à 20 ans la durée de l'exploitation du tramway par la RATP avant remise en concurrence, durée ne lui permettant pas d'amortir un matériel roulant onéreux.

Or, saisi de cet aspect par la RATP pour le matériel roulant du T3, le STIF s'est déclaré prêt, le cas échéant, à reprendre ou faire reprendre le matériel roulant à sa valeur nette comptable à la fin de la période d'exploitation du tramway par la RATP.

Je ne vois donc aucune raison pour que la RATP revienne sur ses engagements.

La position du Département est aussi celle des Communes présentes le 26 novembre 2009.

Je ne considère donc pas que l'arbitrage sollicité par la RATP à l'issue de la réunion du 26 novembre 2009 auprès de l'Etat et de la Région soit nécessaire ni que l'Etat ait quoi que ce soit de plus à faire dans cette affaire. C'est à la RATP de prendre désormais ces responsabilités et de rattraper autant que possible le retard qu'elle a pris dans l'accomplissement de ses engagements.

Ceci permettrait de respecter notre échéance d'un début des travaux en avril 2010 et d'une mise en service fin 2013 pour la

section de surface entre Châtillon et Vélizy, le tunnel à Viroflay étant bien mis en service en 2014.