

25 mai 1998

Discours de M. Jean-Claude GAYSSOT,  
Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement

Inauguration de la ligne n°13 du métro  
*Saint Denis*

Monsieur le Président du Conseil Régional,

Monsieur le Député-Maire,

Monsieur le Président du Conseil Général,

Mesdames, Messieurs les élus,

En ce jour où nous inaugurons ensemble le prolongement de la ligne 13 du métro jusqu'à Saint-Denis Université, je voudrais tout d'abord vous dire à quel point ce projet me tient à cœur, comme à tous ceux qui ont pour objectif de donner à la Seine-Saint-Denis un nouvel élan.

Ce département a été trop longtemps fragilisé par un processus de désindustrialisation. Cette lente évolution laisse aujourd'hui derrière elle de vastes friches, et des quartiers en difficulté en faveur desquels il convient que nous redoublions d'efforts.

En effet, la crise qui frappe l'ensemble de la société française, la désindustrialisation de toute l'Ile-de-France, les choix nationaux précédents ont eu et ont des conséquences plus lourdes pour des territoires comme celui de la Seine-Saint-Denis, notamment en matière de pauvreté, de chômage et d'activité, de formation, de déficit d'offres de transports urbains. Les phénomènes d'exclusion qui en résultent doivent être l'objet de l'attention permanente des actions du gouvernement, afin de mettre en oeuvre les solidarités nationales dont l'Etat est garant.

L'action de l'Etat doit être constante en faveur des zones sensibles. Faciliter la mobilité pour tous, sans discrimination, constitue un des objectifs essentiels. D'autant que, contrairement à une image souvent caricaturale, les atouts dont disposent la Seine-Saint-Denis sont réels.

Le prolongement de la ligne 13 du métro jusqu'à Saint-Denis Université a coûté 525 millions de francs pour les infrastructures, financés sur le contrat de plan Etat-Région.

Les 14 000 voyageurs attendus chaque jour à ce nouveau terminus auront à leur disposition un véritable pôle d'échanges multimodal. En effet, la ligne de métro sera en correspondance directe avec 7 lignes de bus RATP et une ligne de cars des « Courriers de l'Ile-de-France ». Les utilisateurs des transports collectifs disposeront autour de ce pôle multimodal d'un parc pour les 2-roues et, à terme, d'un parc de rabattement pour les voitures. Cette ligne de métro est exploitée avec une fourche. Je sais que cela constitue une difficulté technique et ceci d'autant que cette ligne connaît à l'heure de pointe une forte demande. Le matin, plus de 40 et 60 %

.../...

des usagers des branches de Saint-Denis et Gennevilliers subissent un niveau de saturation supérieur à la norme de 4 personnes debout au M<sup>2</sup>.

Il s'agit d'un problème dont je me suis déjà entretenu avec le Président Jean-Paul BAILLY. A ma demande, une étude a été engagée afin d'envisager la mise en oeuvre d'une technologie inspirée de celle du RER (système SACEM) pour réduire l'intervalle - 95 secondes au lieu de 105 actuellement- et donc d'augmenter les capacités de transport de 10 à 15 %. J'attends avec beaucoup d'intérêt, et n'en doutons pas les usagers aussi, les résultats de cette étude. Je sais que les techniciens et les ingénieurs travaillent à ce projet avec la motivation d'aboutir et je les en remercie.

Notre effort en faveur des transports collectifs ne doit pas s'arrêter là et de grands enjeux vont se jouer dans les mois à venir avec la préparation du XIIe contrat de plan. Comme vous le savez sans doute, la politique des transports que j'entends mettre en oeuvre vise à améliorer l'offre de transports publics en banlieue.

Pour justifier cette orientation, permettez-moi de rappeler qu'actuellement 80 % des déplacements motorisés en banlieue sont effectués en voiture particulière et seulement 16 % en transports collectifs car ces derniers y sont très insuffisamment développés. Il convient donc de combler ce retard et ceci d'autant plus que les prévisions font apparaître à l'horizon 2015 une hausse très sensible des déplacements banlieue-banlieue. Ceux-ci augmenteront de 42 % alors que les déplacements dans Paris intra muros resteront stables. Dans ces conditions, il apparaît indispensable de développer l'offre de transport collectif pour les déplacements de rocade en banlieue afin de proposer une alternative à la voiture particulière qui soit économique et performante.

Dans cette perspective d'amélioration de la desserte en banlieue, j'ai demandé que les études menées sur les projets de lignes de rocade, que ce soit le réseau Orbitale en proche couronne, ou les lignes ferrées tangentielles empruntant la grande ceinture en moyenne couronne, soient accélérées.

La ligne de tramway T1 va être étendue jusqu'à Noisy-le-Sec, soit une extension de 3 km. Des études sont menées à l'heure actuelle sur son prolongement jusqu'à Romainville, puis à Val-de-Fontenay. Il en est de même pour l'extension de cette ligne vers le département des Hauts-de-Seine jusqu'à Nanterre.

Un autre projet de site propre de surface devrait également se concrétiser à moyen terme en Seine-Saint-Denis. Il s'agit de la ligne de tramway reliant Epinay, Villetaneuse, la plaine Saint-Denis et la Porte de la Chapelle.

Je pense aussi à la tangentielle Nord de la SNCF que je considère comme prioritaire et dont la liaison Sartrouville-Noisy-le-Sec pourrait être mise en service à la fin du prochain contrat de Plan.

Beaucoup d'autres projets sont éligibles pour le prochain contrat de Plan. Bien sur, il convient que l'ensemble des partenaires Etat, Région et départements en discutent afin d'élaborer dans la concertation et la transparence un développement de nos réseaux qui puisse répondre efficacement à l'attente de nos concitoyens.

Je suis convaincu qu'il est nécessaire de favoriser et d'amplifier le retour du tramway dans nos villes. Vous le savez, dès mon arrivée à ce ministère, j'ai proposé un renouveau du tramway pour l'Ile-de-France et je pense qu'à l'horizon des XIIème et XIIIème Plans, 40 à 60 km de lignes

supplémentaires pourront être réalisées. L'on sait que le coût d'un kilomètre de tramway est 3 à 4, voire 5 fois moins élevé que celui d'un métro.

A cet avantage économique s'ajoutent les atouts écologiques de ce mode de transport et les opportunités qu'il permet au titre de la requalification urbaine.

Je suis convaincu que les collectivités locales s'associeront à ce renouveau du tramway.

Mes préoccupations ne concernent pas seulement l'avenir et le développement des réseaux. Je veux, avec le Gouvernement, favoriser également l'usage par tous de ces réseaux performants.

Ainsi avec la mise en place du chèque mobilité destiné à venir en aide aux demandeurs d'emplois en Ile-de-France, il m'a semblé opportun d'établir une tarification adaptée à certaines catégories de la population disposant de peu de ressources. Dans le même esprit, j'ai déjà annoncé que serait mise en place rapidement une tarification particulière pour les jeunes. Il leur faut un titre simple, meilleur marché et aussi universel que possible. L'an passé, j'ai demandé au Syndicat des Transports Parisiens de travailler à une tarification pour les jeunes, en liaison avec les départements d'Ile-de-France qui sont associés à ce syndicat, avec la Région et bien sur avec mes collègues Claude ALLEGRE, Ministre de l'Education Nationale, de la Recherche et de la Technologie et Marie-George BUFFET, Ministre de la Jeunesse et des Sports. Pour la prochaine rentrée, ce titre existera.

Vous avez évoqué, Monsieur le Président du Conseil Régional, le souhait de la Région d'entrer au Conseil d'Administration du Syndicat des Transports Parisiens. Son absence est devenue en

effet aujourd'hui un anachronisme compte tenu de l'implication financière importante de la Région dans les contrats de Plan. En tout état de cause, je l'ai déjà dit : le statut du personnel et la tutelle doivent être maintenu.

Il faut donc travailler ensemble pour mieux associer tous les acteurs aux décisions qui engagent l'avenir de la Région, pour assurer un service de transport rénové, conforme aux attentes des franciliens, dans une démarche d'efficacité économique et sociale.

Quelques jours nous séparent maintenant de la Coupe du Monde. Cet événement planétaire, cette grande fête populaire seront vécus en direct par des centaines de millions d'habitants. Notre pays porte la responsabilité du bon déroulement des épreuves. L'inauguration du Grand Stade en janvier, puis les matchs qui se sont succédés ont démontré l'efficacité de notre système de transport et je tiens à rendre hommage à tous les agents des entreprises de la SNCF et la RATP qui ont permis de démontrer l'efficacité du service public à la française. Les embouteillages tant redoutés n'ont pas été au rendez-vous puisqu'en moyenne, 60 000 spectateurs ont utilisé les transports en commun pour se rendre au Grand Stade.

Je sais pouvoir faire confiance au sens des responsabilités de tous dans le cadre d'un dialogue social auquel j'attache la plus grande importance, pour que la fête tant attendue soit pleinement partagée par tous.

Je tiens à féliciter tous ceux qui ont participé à la conception et à la réalisation de cette nouvelle liaison.