

Monsieur Maurice FAY

93 100 MONTREUIL

Paris, le 30/11/2010

Référence de votre question : 102

Monsieur,

Suite à votre demande, j'ai le plaisir de vous adresser ci-jointe la réponse à la question que vous avez posée dans le cadre du débat public sur le projet de métro en rocade autour de Paris Arc Express.

Je vous remercie de votre participation à ce débat et tiens à vous assurer que la Commission particulière du débat public ne manquera pas de tenir compte de vos remarques dans le compte-rendu qu'il lui revient de produire, à l'issue du débat public.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.



Jean-Luc Mathieu
Président de la Commission particulière
du débat public Arc Express

CPDP Arc Express
28 rue de Londres – 75009 Paris
Tél. 01.78.42.35.62 – Fax. : 01.78.42.35.00
contact@debatpublic-arcexpress.org

Votre question :

Suite à la réunion de ce jeudi au Palais des congrès, lancement de la concertation publique sur les projets « Arc Express » et « Grand Paris », je souhaite formuler la question qu'il m'a été impossible de poser en séance : En quoi et comment les deux projets pourraient-ils se rapprocher, mieux se compléter ? Les présentations ont bien souligné leurs différences dans leurs objectifs, leurs philosophies, les

caractéristiques techniques, le montage financier, la gestion future... Mais, les deux présidents, MM. Huchon et Santini, ont laissé entendre leur volonté de se... concerter. Du moins, ne pas s'ignorer ! Volonté de rapprochement et objectif de complémentarité qui est soulignée par plusieurs intervenants au premier rang desquels Valérie Pécresse, dont le souhait serait assorti d'une « condition pour le financement des projets inscrits au SDRIF ». Elle devrait clarifier sa position ! La contribution de l'Etat au financement du plan de mobilisation, sur laquelle le Président Sarkozy a pris un engagement de principe est-elle subordonnée à un éventuel accord ? Tous soulignent pourtant l'impérieuse nécessité de réaliser les projets inscrits au plan de mobilisation des transports en Ile De France. Or, il est urgent de le réaliser effectivement ce qui implique que le montant de la participation de l'Etat soit attribué ou que la date de son versement soit connue. Toutefois, ne serai-je pas totalement naïf en posant une telle question, un tel souhait d'accord et de partenariat, car je note bien le fossé entre les deux projets ? Comme la disparité des forces...et des philosophies portées par les maîtres d'ouvrage : une société à caractère industriel... et une institution élue. Cependant, je ne veux emboîter le pas des médias qui font leurs choux gras de ce bras de fer politicien... tout en trompant leurs auditeurs ou lecteurs au prétexte que les tracés emprunteraient quelques trajectoires communes... Comment ces 2 métros automatiques pourraient-ils circuler sur ces pseudo tronçons communs alors que l'un roule sur pneu et l'autre sur rail, que les gabarits sont différents, qu'au regard des objectifs les distances entre les gares diffèrent ? A ce propos, admiration pour les élus du Val de Marne qui font consensus avec leur accord sur le projet Orbival ! Et à l'EST ? J'habite le haut Montreuil, ce plateau partagé par Romainville, Noisy le Sec, Rosny ss bois et Montreuil qui reste un désert pour les transports ferrés efficaces; Mais, je réserve le débat porté par une association d'usagers [AMUTC.fr] pour un autre temps. A ce stade, je souhaite seulement signaler que cet Est parisien, en proche couronne est ignoré (mal pris en compte) par le débat public. Une seule réunion commune le 17 janvier, indiquée à Bondy pour le Grand Paris et à Rosny pour Arc Express... Comment ferons-nous la navette ? Par le RER E, avec changement à Noisy ? Un détail explicite quant à la connaissance géographique de notre territoire !!!! De plus, puisque le projet de Grand Paris* concerne tous les Franciliens-es, pourquoi les réunions publiques n'ont-elles été situées qu'à proximité des gares actuellement choisies ? Il n'y aurait définitivement pas de rocade dans la partie Est de la petite couronne ? Pas d'évolution, quelques soient les enseignements de la concertation ? Puisque c'est un projet national, voire Européen, comment se fait-il que le débat public sur une opération d'intérêt national, décidée par le Parlement en dépit de l'opposition du Conseil Régional, reste limité à l'Ile-de-France ? Pourquoi pas une réunion à Lyon ? ou à Bordeaux ? ou... à Bruxelles ? (même si le site est ouvert à Tous...) Soulignons encore les différences de tailles : 6 contre 21 milliards ! Et de moyens humains ? Selon un communiqué de la SGP, fin 2010, la Société emploiera 37 personnes, dont une vingtaine se consacreront au débat public qui aura lieu jusqu'au 31 janvier 2011. En quoi et comment les deux projets pourraient-ils se rapprocher ? se compléter ? Là est bien la question ! Comment les finances publiques, alimentées par notre travail, seront-elles utilisées au mieux des intérêts des Franciliens-es, des Français-es et des Européens-es ? Avec un calendrier volontaire, mais réaliste, qui prenne en compte les urgences de déplacement des franciliens-es en petite couronne et les connexions indispensables pour optimiser le réseau existant ? Sans amputer les projets en cours ! Avec les objectifs de développement de la région dans le contexte international, tout en limitant une expansion urbaine dispendieuse...

Quelques citations nécessaires pour pondérer une réflexion qui resterait trop centrée sur les transports : « Le débat sur les transports ne peut être vu que dans un débat global qui touche l'urbain, l'économie, les transports et l'habitat » (autrement dit les habitants !).

« Présentant le projet du Grand Paris devant le Conseil des ministres, le ministre de l'Aménagement du territoire, Michel Mercier, a insisté sur sa dimension économique, sociale et culturelle, soulignant qu'il ne se limitait pas au réseau de métro automatique. Il a aussi jugé nécessaire de prendre en compte les autres projets de transport de la région capitale, en faisant allusion au projet concurrent de rocade en métro automatique autour de Paris Arc Express défendu par la région Ile-de-France. » (c'est bien peu !)

* nota : Il est bon de souligner que pour l'instant, le projet soutenu par le gouvernement, certes validé législativement par le Sénat et le Parlement, ne deviendra réellement projet d'Etat qu'à son adoption suite à la concertation. Sinon, ce serait faire fi de la concertation... citoyenne !

La réponse du maître d'ouvrage d'Arc Express (STIF):

Le Plan de Mobilisation Transports (PMT) est la réponse de la Région Ile-de-France pour améliorer et développer le réseau francilien des transports en commun. D'un coût estimé à 19 milliards d'euros à l'horizon 2020, le PMT possède trois volets :

- le premier est exclusivement consacré aux opérations prioritaires, comme la rénovation du matériel et des infrastructures des lignes de RER.
- le deuxième est consacré à l'accélération des opérations nécessaires à une amélioration d'ensemble du réseau ;
- le dernier se focalise sur le développement du réseau futur. Arc Express, dont le coût total est estimé entre 7 et 8 milliards d'euros, est inscrit dans ce dernier volet, à hauteur de 3,5 milliards d'euros. Ces financements sont destinés à réaliser l'intégralité de l'arc Sud et une partie de l'arc Nord. Cela correspond aux investissements de la période 2009-2020 couverts par le Plan de Mobilisation, dont il est l'un des projets phares.

La Région, les Départements et le STIF sont prêts à financer 66% des investissements, soit 12,5 milliards d'euros. Par ailleurs, Le PMT prévoit une participation de l'Etat de 3,1 milliards d'euros. Au-delà de 2020, un schéma de financement reste à définir pour financer la partie du projet non couverte par le Plan de Mobilisation Transports.

En outre, le STIF, maître d'ouvrage du projet Arc Express, et la Région ont présenté de façon détaillée les deux premiers arcs du projet, prioritaires pour assurer la désaturation du réseau central à moyen terme. Diverses variantes de tracés ont été présentées à la concertation pour chacun de ces deux Arcs, conformément aux règles du débat public.

Les tracés des Arcs Est et Ouest restaient à préciser. Dans le souci d'éclairer les débats en cours, la Commission particulière du débat public (CPDP) a ainsi demandé, dans le cadre de ses compétences, que des options de tracés soient présentées dès maintenant pour les deux secteurs Est et Ouest. Ces options sont aujourd'hui dévoilées par le STIF. Deux variantes sont ainsi présentées pour l'Arc Est, l'une à proximité de Paris et l'autre passant plus au centre du département de Seine Saint-Denis.

Le besoin d'une desserte accrue de l'Est francilien a également émergé dans les différents débats publics. C'est pourquoi la Région propose aujourd'hui, dans le cadre d'un plan de financement précis à l'horizon 2025, de compléter le métro Arc Express, notamment par le raccordement à Arc Express d'un Arc Grand Est reliant Champigny au sud et Le Bourget au nord, et desservant le pôle Descartes de Noisy-le-Grand, Chelles, Clichy-Montfermeil et Aulnay-sous-Bois. Ce projet représente un complément d'investissement de l'ordre de 3Md€. Il pourrait être réalisé entre 2020 et 2025, sous réserve que le Gouvernement accepte de mobiliser dans la durée des ressources de financement nouvelles au profit des transports franciliens.

Les objectifs généraux d'Arc Express s'appliquent également au futur Arc Est. Il s'agit d'offrir une desserte fine et de qualité à tous les Franciliens, grâce aux nombreuses stations et correspondances proposées par le projet. L'Arc Est permettra ainsi de répondre aux enjeux de desserte de l'est de l'agglomération francilienne.