

« Le métro entre Champigny et Val-de-Fontenay est une nécessité »

Interview de Jean-François Voguet



Interview parue dans le Parisien du 13 novembre

La grande gare de l'Est parisien Val-de-Fontenay sera-t-elle privée de Grand Paris Express ? C'est ce que craignent les habitants comme les élus de l'est du département, après la publication, hier dans nos colonnes, des premières mesures figurant dans un rapport qui doit être remis à la ministre en charge du Grand Paris. La branche du supermétro qui doit relier Champigny-centre à Rosny-Bois-Perrier, en passant par Nogent-le-Perreux et Val-de-Fontenay, pourrait ne pas voir le jour. Une nouvelle qui fait réagir le maire PCF de Fontenay, Jean François Voguet.

Avez-vous été consulté dans le cadre de la rédaction de ce rapport ?

Pas du tout. Rien jusqu'à présent ne nous indique officiellement que cette branche du métro, pour laquelle nous nous sommes battus depuis le début, pourrait être abandonnée. Mais vu ce que nous entendons, nous demandons immédiatement à être reçus par Pascal Auzannet pour lui rappeler que cette partie de la ligne orange est une nécessité. Nous ne nous laisserons pas faire.

Pourquoi est-ce si important que cette branche du métro soit réalisée ?

Les arguments ne manquent pas ! Il faut désaturer la ligne A du RER, pour laquelle nous en sommes au stade du scandale. Ensuite entre les 53 000 habitants de Fontenay et les 30 000 emplois de la zone, on ne peut pas dire que cela ne concerne pas beaucoup de monde. Nous avons également de grands projets de développement économique, pour lesquels l'amélioration des transports est nécessaire. Cette branche, c'est un moyen de rééquilibrage entre l'est et l'ouest. Enfin, Val-de-Fontenay, c'est une gare majeure de l'Est, l'une des plus fréquentées, avec 10 000 voyageurs par jour. Ce serait idiot que le Grand Paris Express n'y passe pas.

Comprenez-vous qu'on fasse des économies sur le projet dans cette partie de l'Île de France ?

Beaucoup trop peu d'investissements ont été faits ces dernières années. Or, il s'agit là d'un investissement qui sera utile à des milliers d'habitants pendant plusieurs dizaines d'années. On doit pouvoir trouver les moyens, quand on veut devenir une « ville-monde », de répondre aux besoins en matière de transports.

Ce n'est pas le seul projet en termes de transports qu'attend Fontenay...

Je suis confiant sur l'arrivée du tramway (NDLR : le T1 qui vient de la Seine Saint-Denis), mais nous nous battons toujours pour le prolongement de la ligne 1 jusqu'à Val-de-Fontenay.

Propos recueilli par Laure Parny.

Grand Paris Express : rien n'est jamais gagné !

Publié le 12 novembre 2012 par C.Dubois 94.citoyens.com

Depuis sa naissance, le projet de Grand Paris Express, ce supermétro périphérique accompagné de plusieurs prolongements de lignes, doit résoudre la quadrature du cercle en termes de financement, et si le fameux milliard manquant stresse particulièrement les élus locaux depuis un mois, certaines parties du tracé n'ont jamais été totalement garanties. D'autant que **ce projet doit aussi composer avec la modernisation du réseau existant, notamment des lignes archi-saturées de RER A, B, C et D.**

C'est le cas par exemple de la ligne orange dans l'Est parisien. Ce tracé en fourche qui vient en parallèle du tracé périphérique rouge traversant la banlieue plus éloignée, est depuis sa naissance considéré comme un peu gourmand, **qui constitue pas moins de trois lignes en parallèle sur une partie de la banlieue Est. (voir ci-dessous)**. Cette fourche du tracé orange avait permis de mettre d'accord les tenants de chaque branche, le Val de Marne d'un côté, la Seine Saint Denis de l'autre, mais les responsables du projet avaient déjà pointé l'impossible défi financier. « *Le budget de la double boucle à l'Est est de 2 milliards €. Cela ne permet pas d'envisager trois branches à l'Est. L'axe Grand Est va passer par des communes qui ne sont actuellement pas du tout desservies et ont un besoin urgent de transport. L'axe intermédiaire devra être négocié mais ne pourra vraisemblablement pas être dédoublé.* Restons honnêtes intellectuellement et démarrons des études sérieuses et affinées pour chiffrer ces projets », avait du reste pointé Christian Garcia, actuel directeur des relations institutionnelles de la SGP (Société du Grand Paris), lors du premier débat public organisé après l'acte de naissance du Grand Paris Express, en janvier 2011.

Ce tronçon orange, délégué au Stif (Syndicat des transports d'Ile de France, qui dépend de la région), alors que le reste du Grand Paris Express est porté par la SGP (Etat), semblait pourtant être acté, avec l'approbation mi-octobre 2012 de son DOCP (Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales) par le Conseil du Stif, étape préalable à la concertation publique.

De même, le prolongement de la ligne 14, destiné à désaturer la ligne 13, ne semblait plus qu'une formalité début octobre 2012, lorsque les préfetures de Seine-Saint-Denis, de Paris et des Hauts-de-Seine l'avaient déclaré d'utilité publique.



Le milliard manquant et le franc-parler de Pierre Serne

Depuis la rentrée 2012 pourtant, des vents contraires ont aussi soufflé sur le projet. Début octobre, l'absence du milliard d'euros de dotation au capital de la SGP, destiné à lui permettre de faire levier pour emprunter, dans le projet de loi de finances 2013-2015, a suscité un fort émoi parmi les élus locaux de la banlieue, interpellés au quotidien par des citoyens englués dans des transports lents et saturés. La réponse, « le projet se fera et le financement s'effectuera en son temps », distillée par la ministre de l'Egalité des territoires, Cécile Duflot, aux élus, ou par les porte-paroles de la SGP lors des débats publics dédiés au tracé de la ligne rouge Sud, n'a pas totalement rassuré.

De l'autre côté de l'Atlantique, c'est le conseiller régional EELV d'Ile de France Pierre Serne, invité Congrès de l'Apta (American Public Transportation Association), qui a, sciemment ou non, fait une boulette en exposant un séquençage du projet reléguant le prolongement de la ligne 14 (dont les travaux étaient sensés démarrer fin 2013 pour une mise en service 2017) et la création de la ligne orange en troisième position, derrière la ligne rouge sud et nord, à un horizon 2025, renvoyant au-delà de cette date la perspective d'une ligne verte (plateau de Saclay).

Nouvelles mobilisations

De quoi susciter un regain d'ardeur dans la mobilisation des élus, associant lobbying dans les coulisses et coups de gueule. Ainsi n'est-il pas une réunion publique sur le tracé de la ligne rouge sans que les habitants et élus ne reviennent à la charge sur le financement et le réalisme du projet, incrédules face aux explications rassurantes qui leur sont proposées.

Dans le Val de Marne, l'association Orbival, qui rassemble les élus de tous bords autour du projet de métro-périphérique et en avait concocté le tracé est parisien avant même l'Etat et la région ne se penchent sur la question, a repris son bâton de pèlerin, enchaînant communiqués et demandes d'audience auprès de la ministre. Dernière action en date, une lettre ouverte au gouvernement pour défendre le prolongement de la ligne 14 jusqu'au pôle économique de l'aéroport d'Orly et du MIN du Rungis, insistant sur la nécessité d'accompagner par cette liaison des projets stratégiques de développement comme le Cancer Campus et l'Opération d'intérêt national Seine Amont.

En parallèle, le projet de Grand Paris Express poursuit pour l'instant son cours, conformément au planning prévu, avec l'achèvement cette semaine des réunions publiques dédiées à la ligne rouge Sud. Mais il semble bien que rien ne soit gagné tant que les tunneliers ne seront pas en vue...

Très attendu, le second rapport de Pascal Auzannet (le premier, en 2011, visait à faire la synthèse entre les ex projets Arc Express et Réseau de transport de la SGP suite à la fusion des deux projets en janvier 2011), devrait faire le point sur le budget réel du projet Grand Paris Express d'ici la mi-fin novembre.

Commentaires de l'AMUTC

Quand on confond vitesse et précipitation, la chute n'est pas loin. Il est urgent d'améliorer les transports en commun. Mais cela doit se faire dans la concertation, sur des bases solides, au service des usagers. Cela passe par une rocade bouclée en proche banlieue qui peut seule mailler efficacement le réseau.

La faute majeure est l'accord Etat Région du 26 janvier 2011 qui a court-circuité le débat public en cours à ce moment là et qui prétendait satisfaire tout le monde et son père. On voit bien aujourd'hui que c'est impossible. Le rapport Auzannet proposerait de supprimer définitivement la rocade de proche banlieue au profit d'un bout de radiale de Champs à Rosny, venant doubler (tripler ?) les deux branches du RER E et d'un arc Grand Est tellement utile qu'Auzannet proposerait de réduire la longueur de trains de 120 m à 60 m. On est en pleine incohérence.