

Grand Paris Express : précisions sur l'Arc Est intermédiaire

1 juin 2011

Par : C.Dubois - Classé dans : Est Parisien | Urbanisme et Cadre de vie

La Société du Grand Paris a précisé hier soir les stations figurant sur l'arc Est intermédiaire du futur réseau de transport public Grand Paris Express. Ce tracé complémentaire (en orange sur la carte) plus proche de la capitale vient compléter le tracé périphérique de référence (en rouge).

A noter que si la carte est donc désormais quasiment définitive et devrait être officialisée par un décret en juillet, ce tracé complémentaire qui sera mis en oeuvre dans un second temps et directement par le STIF (syndicat des transports de la région Ile de France), reste pour l'instant indicatif.

L'arc Est intermédiaire constitue une sorte de Y, avec un premier tronçon commun du stade de France à Rosny sous Bois, qui se dédouble ensuite en deux tronçons rejoignant chacun le tracé périphérique en deux stations différentes. Le premier s'arrête à Villemomble, Neuilly les Fauvettes et Neuilly Hôpitaux avant de rejoindre Noisy Champ. Le second s'arrête à Val de Fontenay et Le Perreux – Nogent (comme la ligne de RER E) avant de recouper le tracé périphérique au niveau de Champigny centre. **Figurant dans les projets initiaux, la station intermédiaire entre Val de Fontenay et Nogent Le Perreux, concernant le rond Point Leclerc du Perreux, n'apparaît plus sur le tracé dans sa forme actuelle.**

Voir les précédents articles concernant le Grand Paris Express sur le site <http://www.nogent-citoyen.com/theme/grand-paris-des-transport>

Grand Paris : un projet toujours inadapté aux enjeux

Par Eric Coquerel

Publié le : 31 mai 2011

Catégorie : En direct du Conseil Régional

La Société du Grand Paris a voté à l'unanimité le 26 mai l'acte motivé du Grand Paris, base de travail du gouvernement pour l'élaboration de son décret d'application sur le dossier.

Le groupe Front de Gauche & Alternatifs maintient son opposition de fond au projet et alerte sur le flou financier qui l'entoure. Quand on engage des milliards d'Euros d'argent public sur un projet qui s'achèvera en 2050, on est en droit d'attendre qu'il réponde aux enjeux de la période historique. Force est de constater que ce n'est pas le cas.

La catastrophe écologique est en marche. Pour l'arrêter, il faut organiser une transition énergétique et modifier nos modes de vie. L'efficacité et la sobriété énergétique sont indispensables et **militent en faveur de la relocalisation des emplois à proximité des zones d'habitation et une politique forte de construction de logements sociaux.** On voit bien que l'on ne peut répondre à cette exigence de fond en se contentant d'adapter un réseau de transport à la distance toujours croissante entre les lieux de domicile et d'emploi. En accompagnant cette dérive on ne fait que l'accroître ! Qui plus est sans amélioration des conditions de déplacement puisque les modèles prévoient une augmentation du trafic tel d'ici 40 ans qu'à peine construit le futur réseau sera déjà atteint des mêmes maux que l'actuel !

En accordant son appui à un projet pharaonique qui sur le papier à toutes les formes du grand 8 voulu par Nicolas Sarkozy, la Région Ile de France rate une occasion historique d'aménagement de l'Île-de-France sur des critères sociaux et écologiques.

Il reste en outre plusieurs incertitudes qui peuvent influencer sur le tracé final.

Rien n'est en effet clairement affirmé sur le phasage. Par exemple, la liaison Rosny – Champigny n'est pas totalement financée. **Or selon la RATP, seul un petit arc Est complet, exploité dans la continuité des arcs Sud et Ouest, est à même d'améliorer la désaturation du réseau existant et notamment du RER A et de la ligne 14.**

Le montage financier entre l'état et la région surtout en période d'incertitudes économique oblige à se poser cette question. **Qui va payer ?** Le coût d'exploitation de ce nouveau réseau n'est ni financé, ni même budgété avec précision. Tout dépendra du cahier des charges nous répond le directeur de la SGP ! Bref du choix du maître d'ouvrage la SGP, et **le décideur ne sera pas le payeur.**

Et même en augmentant le tarif des billets – décision inacceptable – **il faudra diminuer le budget consacré au réseau existant, quelle absurdité !** D'autant que le financement prévu à l'origine pour le « plan de mobilisation » des transports est en passe d'être englouti dans le métro du Grand Paris. Or c'est de lui que dépend l'amélioration rapide et concrète des problèmes quotidiens de transport des Franciliens !

Tout en dénonçant ce projet boursoufflé et inefficace, les élus du Groupe Front de Gauche & Alternatifs resteront extrêmement vigilants sur ces questions dans les semaines à venir.