

## Le Grand Paris Express ne résout pas les rivalités dans l'Est parisien

27 janvier 2011 Par : C.Dubois Vu sur le site de Nogent citoyen du 28 janvier

Après [l'unisson trouvé ces derniers jours à propos du projet de métro périphérique](#), le premier débat public post-accord, qui s'est tenu hier soir au Pavillon Baltard de Nogent sur Marne, a démontré que la lutte d'influence entre élus locaux au sujet du tracé est loin d'être terminée. En présence de **Pascal Auzannet**, missionné par la DATAR (Délégation interministérielle d'aménagement du territoire) pour piloter l'étude des tracés fusionnés, cette soirée a été l'occasion de commencer à évoquer dans le détail [la carte commune présentée hier par l'Etat et la région](#). Et les pierres d'achoppement demeurent.

### Jamais deux sans trois ?

Dans l'Est parisien, [la carte provisoire du Grand Paris Express](#) présente trois axes tangentiels. Mais s'il apparaît acquis que l'Est bénéficiera bien de sa double boucle, l'une plus à l'Est passant par Chelles, Clichy-Montfermeil, Sevran... et la seconde plus proche de la capitale, il ne semble en revanche pas prévu financièrement de doubler ce second axe comme la carte pourrait le laisser entendre. Christian Garcia, ex-chef de projet Orbival ayant rejoint la Société du Grand Paris l'a du reste rappelé très clairement : « *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* ». Tout en douceur, Pascal Auzannet n'a pas dit autre chose : « *Nous trouverons un point d'équilibre entre le Val de Marne et la Seine Saint Denis. Val de Fontenay a des atouts majeurs, mais je ne peux rien confirmer pour le moment* ».

### Val de Fontenay défend sa position

En guise de reprise des tractations, les élus n'ont donc pas manqué de faire passer leurs messages haut et fort. La réunion se déroulant à Nogent sur Marne, c'est Jacques J-P Martin, maire de la ville et secrétaire de l'association Orbival, qui a commencé à rappeler l'attachement du Val de Marne au tracé qui chemine jusqu'à Val de Fontenay, suggérant au passage que la desserte de territoires encore à développer a un caractère un peu moins urgent : « *L'interconnexion avec Val de Fontenay n'est pas une lubie du département mais le fruit d'une réflexion de plusieurs années dans le cadre du projet Orbival!* » Un coup d'envoi suivi par Christian Favier, président du Conseil général du Val de Marne et de l'association Orbival. « *Val de Fontenay, c'est un peu La Défense de l'Est parisien !* » s'est-il exclamé. Et le sénateur-maire de Fontenay sous Bois, Jean-François Voguet, d'achever l'argumentaire en rappelant le caractère intermodal de la ville et son rayonnement au-delà des frontières communales, y compris en Seine Saint Denis comme à Montreuil. Une adjointe au maire de Montreuil n'a pas démenti, qui a insisté sur la nécessité de relier Val de Fontenay non seulement à la partie sud du métro périphérique mais aussi à sa partie nord. Un peu esseulé en ces terres valdemarnaises, un maire adjoint de la ville de Noisy le Grand s'est tout de même enhardi pour demander que l'on veuille bien se rappeler de l'existence de la Seine Saint Denis dans cette réunion, et détaillé à son tour la nécessité de desservir la partie ouest de son département. Le tracé de cette tangentielle intermédiaire devra être définitif d'ici quelques mois. D'ici là, toutes les suggestions sont encore permises à condition de rentrer dans l'enveloppe budgétaire.

*Note GB : s'il faut absolument respecter l'enveloppe de 2 milliards, le tracé direct par Montreuil est évidemment le meilleur. Même le tracé proposé par l'ACTEP, par Rosny et Noisy-le-Sec, est plus cher (sauf à utiliser les voies du RER E, ce qui semble techniquement difficile).*

## **Préoccupations environnementales**

En dehors de cette épineuse question, plusieurs habitants de Nogent sur Marne, Le Perreux sur Marne, Joinville le Pont et environs se sont enquis de préoccupations d'ordre environnemental et local. Benoit Willot, conseiller municipal à Joinville et Frédéric Lamprecht, secrétaire de l'Association des Nogentais (ADN) se sont assurés que le futur métro ne passerait pas en aérien au-dessus des coteaux de la Marne, [comme cela avait été suggéré initialement dans l'un des tracés d'Arc Express](#). La responsable technique de la Société du Grand Paris a assuré que le passage s'effectuerait bien en souterrain et très en profondeur. Un autre habitant a en revanche plaidé la cause la voie ferrée du RER E traversant sur le pont de Mulhouse pour faire passer ce nouveau métro, en contrepartie d'un report du fret et des grandes lignes sur d'autres voies. Un habitant de Nogent, ancien cadre de la RATP, a également demandé que la ligne 1 du métro, qui doit faire l'objet d'une étude pour être prolongée jusqu'à Val de Fontenay en passant par les Rigollots, soit plutôt prolongée jusqu'à Nogent sur Marne, ce qui reviendrait moins cher.

## **Inquiétudes concernant les expropriations**

Un habitant s'est inquiété des possibles expropriations liées aux nouvelles gares. Réponse : s'il existe un contrat de développement territorial entre l'Etat et la municipalité, il sera possible d'exproprier, si cela n'est pas le cas, c'est le code de l'urbanisme qui s'appliquera. Si expropriation il y a, elle s'effectuera sous le contrôle d'un juge d'expropriation.

## **Qui va payer le surcoût des frais de fonctionnement ?**

La soirée, qui a attiré quelques 200 personnes, s'est achevée sur des questions liées au délai et au coût. Marc Véron, président du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris, a insisté sur l'objectif de donner le premier coup de pioche dans 24 mois. Une affirmation qui n'a pas complètement convaincu l' élu de Joinville qui a demandé quand le projet de EST-TVM, acté depuis l'an 2000 verrait enfin le jour.

C'est Gilles Carrez, député-maire du Perreux sur Marne, rapporteur du budget et notamment auteur d'un rapport sur le financement de ce projet de métro périphérique, qui a conclu 'malicieusement' en s'interrogeant sur le coût pour les usagers. Les frais de fonctionnement de l'ensemble des transports d'Ile de France devraient en effet considérablement augmenter une fois réalisés ces nouveaux projets (métro périphérique, prolongement de lignes, modernisation du matériel...), passant de 650 millions € à 1 milliard € par an environ. L' élu qui a planché sur la question avait suggéré de légèrement réévaluer la contribution transport des entreprises afin de maintenir la répartition du poids des frais de fonctionnement entre les usagers, les élus locaux et les entreprises de la région. Une suggestion qui n'avait pas fait l'unanimité. Cette question figurera en tout cas à l'agenda des décideurs.