

Monsieur Maurice FAY

93 100 MONTREUIL
Paris, le 03/11/2010

Référence de votre question : 90

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 réseau de transport du Grand Paris.

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.

François Leblond

**Président de la Commission particulière
du débat public réseau de transport public
du Grand Paris**



De : CPDP RÉSEAU DU GRAND PARIS <contact@debatpublic-reseau-grandparis.org>

À : mauricefay93@.....

Envoyé le : Mer 3 novembre 2010, 10h 58min 49s

Objet : Votre participation au débat

Référence de votre question : 90

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 réseau de transport du Grand Paris.

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.

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 de la Société du Grand Paris :

Votre question en contient plusieurs, que nous abordons successivement.

"En quoi et comment les deux projets pourraient-ils se rapprocher, mieux se compléter ?" Si vous superposez le tracé d'Arc Express et celui du Grand Paris, il apparaît que le tracé des fuseaux d'Arc Express est contenu à 70 % dans celui du Grand Paris (cf. carte p. 138 du dossier Grand Paris). C'est-à-dire que sur les 55 kilomètres de métro que propose Arc Express, un peu moins des trois-quarts sont déjà repris dans les 155 kilomètres du Métro Grand Paris. Certes, le tracé n'est pas l'unique élément déterminant d'un réseau, mais il y a, de façon évidente, des convergences entre ces deux projets, sur lesquelles la Société du Grand Paris veut travailler dans l'intérêt des citoyens.

En ce qui concerne le choix des communes pour les réunions publiques, il s'agit d'une décision qui revient à la Commission du Débat Public. Enfin, en ce qui concerne les autres projets de transports, si le Métro Grand Paris a vocation à constituer un réseau structurant, future "colonne vertébrale" pour les déplacements en transports en commun dans la proche et la moyenne couronnes, ce mode de métro automatique à grande capacité ne résume pas l'ensemble des transports. Il existe d'autres modes dont la pertinence doit être évaluée par rapport aux caractéristiques des territoires auxquels ils s'appliquent : tramways, TSCP, trains, etc. Ainsi, vous verrez en page 136 du dossier du Grand Paris la carte représentant les projets de transports en commun complémentaires en correspondance avec le Métro Grand Paris.