

Appel du 19 mai 2011, bilan et courriers

Dominique VOYNET, Jean-Pierre BRARD, Djénéba KEITA, Patrice BESSAC, Belaïde BEDREDDINE, Frédéric, Jean-Charles NEGRE, Dominique ATTIA, Gaylord LE CHEQUER, Alexie LORCA, Alexandre TUAILLON, Catherine PILON, Alain CALLES, Fabienne VANSTEENKISTE

Madame, Monsieur,

Voici un bref compte rendu des résultats de notre appel du 19 mai, qui a reçu un large soutien sans bénéficiaire de l'unanimité que nous recherchions :

- Notre initiative a reçu le soutien de Dominique Attia, Djénéba Keita, Jean-Pierre Brard, Patrice Bessac, Gaylord le Chequer, Jean-Charles Nègre et Belaïde Bedreddine.*
- Alexandre Tuaille nous a fait part de l'intérêt des élus RSM qui réservent leur position définitive à la connaissance plus précise des décisions qui sont en préparation.*
- Frédéric Molossi nous a indiqué que, dans un souci de cohérence, il ne pouvait soutenir un texte qui pouvait paraître en contradiction avec son vote au Conseil Général en faveur d'un tracé d'Arc Express passant à l'Est de Montreuil.*
- Nous n'avons pas eu de réponse des élus verts ni du groupe socialiste au conseil municipal.*

Nous en tirons néanmoins un bilan positif puisque notre appel n'a fait l'objet d'aucune opposition, à l'exception des réserves de Frédéric Molossi. Mais ces dernières nous semblent reposer sur un malentendu. En effet, nous n'entendons nullement opposer les territoires et notre appel reconnaissait l'incontestable légitimité du tracé proposé par le conseil général. Il nous reste à construire le consensus des élus montreuillois non seulement pour le Grand Paris Express mais pour l'ensemble des projets de transports en commun, en tête desquels nous plaçons naturellement le prolongement de la ligne 9 jusqu'à l'hôpital.

Il faut maintenant se tourner vers l'avenir et poursuivre l'action

Le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris (SGP) doit en effet décider ce jeudi 26 mai le futur schéma d'ensemble des transports en Ile-de-France, dont le pilier est le métro automatique appelé Grand Paris Express car il doit reprendre les projets de la région (Arc Express) et de l'Etat (métro du Grand Paris).

Les usagers devraient s'en réjouir car des dizaines de milliards d'euros vont enfin aller aux transports en commun et permettent d'espérer une amélioration importante en ce domaine.

Mais c'est impossible car, après un débat exemplaire qui a plébiscité Arc Express et qui a montré la nécessité de boucler cette rocade en proche banlieue Est (en complément de l'arc prévu plus à l'Est, qui fait consensus), la SGP semble au contraire s'apprêter à écarter Arc Express et toute idée d'une rocade bouclée. Elle lancerait quatre ou cinq « arcs » qui ne formeraient pas la boucle prévue. Le rapport Auzannet a pourtant démontré de manière irréfutable qu'une telle boucle est celle qui apporte le plus de services aux usagers et qui désature le plus le réseau central qui est au bord de l'asphyxie.

Cette décision serait prise dans la plus grande opacité, ce qui nous contraint à des supputations.

C'est pourquoi l'AMUTC demande dans le communiqué joint un minimum de respecter le devoir de transparence. Vous trouverez également un bref historique retraçant à travers une série de cartes l'évolution du projet Arc Express, de son adoption officielle par le STIF le 8 juillet 2009 à sa mort programmée le 26 mai 2011.

Cordialement

pour l'AMUTC, Alain Fabre, Président

PJ Communiqué et historique.

Pour les contacts régionaux :

Madame, Monsieur,

Le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris (SGP) doit décider ce jeudi 26 mai le futur schéma d'ensemble des transports en Ile-de-France, dont le pilier est le métro automatique appelé Grand Paris Express car il doit reprendre les projets de la région (Arc Express) et du gouvernement (métro du Grand Paris).

Les usagers devraient s'en réjouir car des dizaines de milliards d'euros vont enfin aller aux transports en commun et permettent d'espérer une amélioration importante en ce domaine.

Mais c'est impossible car, après un débat exemplaire qui a plébiscité Arc Express et qui a montré la nécessité de boucler cette rocade en proche banlieue Est (en complément de l'arc prévu plus à l'Est, qui fait consensus), la SGP semble au contraire s'apprêter à écarter Arc Express et toute idée d'une rocade bouclée. Elle lancerait quatre ou cinq « arcs » qui ne formeraient pas la boucle prévue. Le rapport Auzannet a pourtant démontré de manière irréfutable qu'une telle boucle est celle qui apporte le plus de services aux usagers et qui dé-sature le plus le réseau central qui est au bord de l'asphyxie.

Cette décision serait prise dans la plus grande opacité, ce qui nous contraint à des supputations.

C'est pourquoi l'AMUTC demande dans le communiqué joint de respecter le devoir de transparence. Vous trouverez également un bref historique retraçant à travers une série de cartes l'évolution du projet Arc Express, de son adoption officielle par le STIF le 8 juillet 2009 à sa mort programmée le 26 mai 2011.

Cordialement

Pour l'AMUTC,

Alain Fabre, Président

PJ Communiqué et historique.