



Cette ultime contribution vient compléter le cahier d'acteur déposé par l'AMUTC afin de tenir compte des éléments apportés par le débat et de la proposition conjointe de l'État et du Conseil Régional visant à fusionner les projets de métro automatiques Grand Paris et Arc Express en un projet cohérent appelé **Grand Paris Express**.

Un débat public utile et remarquablement organisé

L'AMUTC tient d'abord à saluer le travail réalisé en commun par les deux commissions pour tenir un grand nombre de réunions et faire vivre les sites Internet. Cela a permis une large information des usagers et la participation de dizaines de milliers de citoyens, de collectivités et d'acteurs.

L'AMUTC s'est efforcée de relayer ces informations auprès de ses adhérents et des élus de son secteur. C'est à partir de ces informations et des avis recueillis que nous intervenons à nouveau aujourd'hui.

Nous remercions les deux commissions de nous avoir permis de défendre nos propositions et nous nous réjouissons de la richesse des différentes contributions, même lorsqu'elles ne correspondent pas à nos vœux. Nous sommes pleinement conscients de la complexité des choix à opérer et de la nécessité de ne pas s'en tenir à une vision trop locale afin d'assurer la cohérence de la démarche dans une approche régionale.

Nous nous réjouissons que le débat ait fait ressortir un large consensus sur la nécessité d'un **maillage du réseau** multipliant les correspondances entre les différents niveaux du réseau : liaisons régionales à grande capacité (RER, Grand Paris Express), desserte plus fine et moins étendue des territoires de Paris et de la proche banlieue (lignes de métro) et desserte efficace des zones moins denses (tramway, bus à haut niveau de service).

Dans une période où les financements publics sont très contraints et les contribuables fortement sollicités, il est important de bien adapter les réponses à la réalité des besoins présents et futurs et d'assurer une complémentarité réelle entre ces différents niveaux. Le nombre et la qualité des correspondances seront à cet égard décisifs pour garantir un bon service rendu aux usagers.

Grand Paris Express : une avancée majeure

Dès la première réunion, une forte demande s'est exprimée en faveur d'un rapprochement des deux projets qui n'auraient jamais dû être concurrents. Le travail réalisé par le conseil régional et par le ministère de la ville répond pour l'essentiel à cette demande et permet d'espérer une relance rapide d'investissements qui n'ont que trop tardé.

C'est ainsi qu'est prise en compte la desserte de la proche banlieue Est, alors qu'elle était totalement absente du projet Grand Paris et renvoyée à un avenir incertain dans le projet Arc Express dont seuls l'arc Sud et l'arc Nord étaient présentés dans le dossier soumis au présent débat. Cette approche régionale conséquente est un des grands mérites du nouveau projet commun à l'État et à la région : **une rocade bouclée, un réseau maillé**.

L'AMUTC apporte son complet soutien à cette démarche et se réjouit de l'accord visant à financer rapidement les dispositions du plan de mobilisation de la région. Elle salue l'effort de l'État pour apporter sa part des financements, venant épauler l'effort important engagé par les collectivités territoriales, et pour mobiliser de nouvelles ressources fiscales en faveur des transports en commun.

Il appartient évidemment aux commissions de tirer le bilan des débats, ce qui ne saurait se limiter à constater les avancées permises par l'accord entre l'État et la région. Bien des questions restent ouvertes quant aux choix techniques et à celui des tracés. L'AMUTC espère que l'important travail réalisé lors des débats sera réellement pris en compte et que les diverses contributions seront évaluées objectivement, dans l'intérêt général : il est important d'arriver au meilleur service rendu aux usagers pour chaque euro investi. Des approches purement politiciennes doivent être évitées autant que possible et nous espérons que le bilan des débats y contribuera.

Nous espérons que la commission mise en place dans le cadre du protocole conclu entre l'État et la région prendra complètement en compte les principaux éléments de ce bilan. A défaut c'est l'ensemble du débat public qui serait réduit à un exercice illusoire.

A ce stade du débat nous voulons résumer les analyses et propositions de l'AMUTC dans l'espoir de contribuer utilement à éclairer les décisions que l'État et la Région devront prendre dans les prochaines mois

Sur le plan de mobilisation en proche banlieue Est

Pour l'AMUTC, le déblocage du plan de mobilisation constitue un point essentiel.

Notre premier motif de satisfaction est de voir enfin reconnue la nécessité urgente du prolongement de la ligne 9 du métro entre la Mairie de Montreuil et l'Hôpital intercommunal, en limite de Noisy-le-Sec et de Romainville. Ce petit prolongement (deux stations) n'est pas seulement vital pour Montreuil, il constitue un élément majeur du maillage du réseau à l'Est en assurant la correspondance avec le tram T1 puis avec le prolongement de la ligne 11 du métro ainsi qu'avec Grand Paris Express (si le tracé direct proposé au protocole est retenu).

Ce prolongement devrait être réalisé à la suite de celui de la ligne 11, dont la mise en service prévue en 2019. **Il en constitue le complément nécessaire.** Il apportera à la ligne 11 un supplément de trafic très important et soulagera la ligne 9 entre la mairie de Montreuil et Nation. Il pourrait bénéficier du tunnelier mis en place pour la ligne 11 si les études sont conduites avec la rapidité nécessaire, ce qui générerait d'importantes économies.

Un second motif de satisfaction est la confirmation de la réalisation du tram T1 entre Noisy-le-Sec et Val de Fontenay. Ce lien représente une importance cruciale pour les quartiers de Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil et Fontenay-sous-Bois actuellement très mal desservis et qui concentrent les cités d'habitat social.

L'inscription du prolongement de la ligne 1 du métro jusqu'à Val de Fontenay, en correspondance avec le tracé direct de Grand Arc Express, est un troisième motif de satisfaction.

En revanche, notre inquiétude est grande concernant le prolongement de la ligne 11 de la Porte des Lilas à Rosny Bois Perrier. La bonne nouvelle est que l'inscription au plan de mobilisation est confirmée. La mauvaise nouvelle est que la partie allant de l'hôpital à Rosny Bois Perrier est différée sine die, pour ne pas dire abandonnée. Le débat public tenu à l'automne 2010 a pourtant fait ressortir un large consensus pour une réalisation sans phasage, certes plus chère, mais dont le bilan économique et social est bien meilleur. Le tronçon contesté dessert en effet les cités sociales de La Boissière et du Londeau. Le phasage se traduirait par un surcoût important et par une réduction du trafic considérable. En clair, l'économie initiale n'en vaut pas la chandelle.

L'AMUTC n'en salue pas moins le pas en avant très significatif que constitue l'inclusion dans le protocole des propositions du plan de mobilisation.

Cela dit revenons à ce qui constitue le sujet des débats publics en cours : les projets de métro automatique Arc Express et Grand Paris appelés à former le réseau de Grand Paris Express.

Sur le choix du matériel roulant

La question du choix du matériel roulant a été un peu éclipsée par celle du choix des tracés. Elle est néanmoins fondamentale, puisque le choix du Grand Paris était un métro sur pneu à petit gabarit et celui du STIF un matériel type RER, grand gabarit sur fer. Le protocole entre l'État et la région laisse ouverte cette question, pourtant essentielle. On ne saurait la réduire à des choix purement techniques car les usagers sont les premiers concernés.

L'AMUTC défend le choix d'un matériel sur fer d'un gabarit aussi large que possible.

Un matériel sur fer

Il est important que le bilan mette en lumière les graves défauts du choix d'un matériel sur pneu, spécificité française qui alourdit sérieusement les coûts d'acquisition et les coûts d'exploitation pour des avantages qui ont disparu avec les progrès réalisés par le roulement fer et par la gestion électronique du freinage et de l'accélération. Le roulement fer permet aujourd'hui déjà, dans de nombreuses métropoles, d'optimiser l'exploitation de métros automatiques.

Une difficulté provient de la volonté d'intégrer la ligne 14, sur pneu, au réseau du Grand Paris Express. Il semble que l'idée initiale d'une liaison entre Orly et Roissy par prolongement de la ligne 14 ait été abandonnée et ce serait heureux. Il reste que les prolongements envisagés au nord et au sud feront plus que doubler la longueur de la ligne, ce qui pourrait justifier d'envisager de revenir à un mode de roulement standard, plus rapide à mettre en œuvre et plus économique.

Question : les différents scénarii ont-ils été évalués. Où peut-on en trouver les résultats ? Existe-t-il une évaluation du choix d'un matériel sur pneu en termes de service rendu, d'économie et d'écologie ?

Un grand gabarit

L'AMUTC souhaite que le matériel choisi soit aussi large que possible afin d'assurer le meilleur confort pour les voyageurs et de permettre une forte augmentation des capacités de transports.

L'expérience du RER a montré que les prévisions de trafic pouvaient être assez vite dépassées. Le STIF a prévu des marges, notamment à travers la possibilité d'allonger à terme les rames. Il serait prudent que cette marge soit maximisée à travers le choix d'un gabarit suffisant.

Questions : les choix en matière de gabarit ont-ils été évalués ? Les surcoûts résultant d'un gabarit plus grand justifient-ils de faire l'impasse sur les besoins futurs et sur l'homogénéité du réseau ?

Un réseau homogène et flexible

Grand Paris Express sera à l'évidence, à terme, un composant essentiel du réseau express régional. Ce projet peut être l'occasion de dépasser l'opposition stérile et coûteuse entre la RATP et la SNCF pour aller vers une plus grande coopération et une homogénéisation du parc du matériel roulant. Cela faciliterait l'exploitation de ce parc en fonction de l'évolution du trafic sur les différentes lignes. Cela faciliterait aussi la restructuration périodique des lignes en fonction des besoins et des extensions réalisées.

Les investissements engagés le sont pour de très longues périodes et dureront jusqu'au 22^{ème} siècle. Nous avons le devoir de ne pas entraver les évolutions qui pourraient s'avérer utiles à l'avenir. L'exemple de la ligne 14 montre la réalité d'un tel risque.

Questions : ne doit-on pas favoriser l'homogénéisation du parc afin qu'à terme tous les trains du réseau régional puissent circuler sur toutes les lignes de ce réseau ? Quelles sont les conséquences en termes de gabarit ?

La prise en compte du fret

L'augmentation du coût des carburants et l'objectif écologique invitent à réfléchir aux questions de distribution de petit fret en milieu urbain, en particulier l'approvisionnement des gares devenues lieux de services. Ces gares vont constituer un élément essentiel de pôles urbains existants ou à développer. La compatibilité des réseaux devient alors essentielle afin de permettre ce "camelotage" en petit conteneurs à la manière du fret aérien, notamment depuis les aéroports.

Question : comment la question du fret sera-t-elle intégrée aux choix concernant le matériel roulant ?

Sur la conception des gares de correspondance

La fonction de maillage est première dans la conception d'Arc Express et elle reste très importante dans le projet commun Grand Paris Express. Ce maillage ne sera efficace que si les correspondances sont assurées dans les meilleures conditions.

Le confort des usagers

Avec l'efficacité, le premier souci de l'AMUTC est que le confort des usagers soit bien pris en compte afin de réduire la fatigue et le temps des déplacements, en particulier celui perdu lors des correspondances. Idéalement la correspondance devrait se faire de quai à quai (lignes parallèles) ou par escalator ou ascenseur (lignes superposées ou perpendiculaires). Il ne faut pas oublier que les gains de temps annoncés dépendront beaucoup des correspondances.

Nous ne sommes plus à l'époque où le train et le métro n'avaient pas de concurrents sérieux. Le triomphe de l'automobile rend aujourd'hui nécessaire d'apporter des conditions de confort et de rapidité qui justifient le changement de mode de transport. L'utilisateur n'est plus captif et ses aspirations doivent être respectées. C'est l'attrait des transports collectifs qui doit inciter les usagers à leur donner leur préférence.

Question : les usagers seront-ils associés en amont aux choix qui détermineront la rapidité et le confort des correspondances sur le réseau de Grand Paris Express ?

La performance du réseau

Réduire les temps d'arrêt en station

L'expérience a montré que les gares de correspondance constituent, en raison de l'importance des flux de passagers qui quittent les rames et qui y montent, de véritables goulots d'étranglement. Elles pénalisent lourdement la capacité des lignes et elles génèrent des retards en cascades particulièrement pénibles pour les usagers. Il est important d'anticiper ce risque sur le réseau entièrement nouveau du Grand Paris Express.

Une première réponse peut être trouvée dans la conception du matériel roulant, en augmentant le nombre de portes donnant accès aux rames. Mais cette solution trouve vite ses limites dans la nécessité d'assurer un confort suffisant aux passagers.

Une seconde réponse consiste à prévoir, dans les gares concernées, de servir la rame par deux quais : l'un pour la descente, l'autre pour la montée. Cette solution permet d'optimiser la gestion des flux de voyageurs et de réduire fortement les temps d'arrêt en gare (ce qui améliore les temps de parcours et augmente la capacité de la ligne).

Question : est-il envisagé, dans les stations importantes, une gestion avancée des flux de voyageurs par la spécialisation des quais ou par tout autre dispositif efficace ?

Mieux gérer les pannes et les incidents

En cas de panne ou d'incident localisé, il n'est pas rare qu'une ligne se trouve affectée sur de nombreuses stations voire entièrement paralysée. Les conséquences pour le réseau sont extrêmement graves et les usagers souffrent particulièrement de ces situations. L'aménagement

de plusieurs voies dans un nombre suffisant de gares permettrait de mieux répondre à ces difficultés en isolant les rames qui posent problème ou en shuntant le trafic par une voie de dérivation.

Question : quelles dispositions sont envisagées pour éviter la paralysie totale ou partielle d'une ligne en cas d'incident ?

Quel tracé pour Grand Paris Express entre Champigny et Bobigny ?

La carte annexée au protocole entre l'État et la Région propose deux tracés entre Saint-Denis (Pleyel) et Champigny (le Plant), où une correspondance est prévue vers Orly pour la desserte de la plaine centrale du Val-de-Marne :

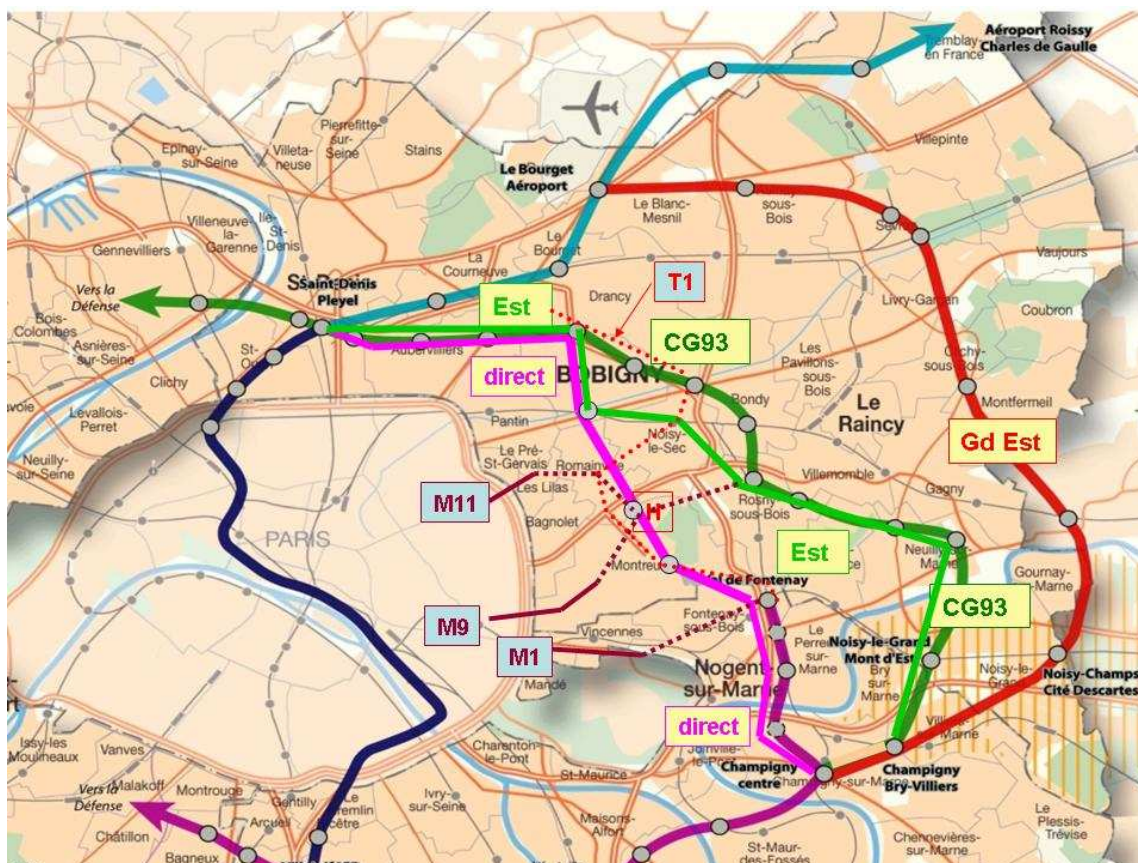
- Un tracé direct par Val de Fontenay appelé ci-après « tracé direct » (en vert fluo sur la carte)
- Un tracé plus à l'Est, par Neuilly-sur-Marne, reliant Bobigny la Folie à Neuilly-sur-Marne et Noisy-le-Grand, appelé ci-après tracé Est (en rose fuschia sur la carte).

Il nous paraît également nécessaire de prendre en compte un troisième tracé, proposé par le Conseil Général de la Seine-Saint-Denis, qui passe par Bobigny Picasso et Pont de Bondy avant de rejoindre le tracé Est proposé par l'État et la Région. Nous appellerons ce tracé « variante CG93 » (en vert foncé sur la carte)

Pour simplifier la comparaison entre ces trois tracés, nous n'évoquerons pas deux variantes présentées sur la carte officielle, dont l'intérêt nous a paru marginal :

- La variante passant par Le Bourget, qui vient doubler la tangentielle Nord entre Le Bourget et Noisy-le-Sec, tracé plus cher et plus long (temps de parcours) que les deux autres variantes, pour une moindre connectivité.
- La variante du tracé direct par Rosny-sous-Bois et Noisy-le-Sec, qui se limite à doubler le RER E dans ce secteur déjà bien desservi.

Les trois tracés envisagés



Cette carte présente les deux tracés officiels proposés en annexe du protocole Etat-Région (tracé direct et tracé Est) et la variante du tracé Est proposée par le Conseil Général de la Seine-Saint-Denis.

Rocade ou radiale ?

Un coup d'œil sur la carte montre que le tracé Est et la variante CG 93 s'éloignent fortement du tracé initial de la rocade Arc Express :

- Entre Rosny-sous-Bois et Neuilly-sur-Marne, il s'agit purement et simplement d'une quatrième radiale dans ce secteur, venant s'insérer à égale distance du RER E nord (ligne de Chelles) et du RER A (ligne de Marne la Vallée) et compléter le RER E sud (ligne de Tournan).
- Entre Neuilly-sur-Marne et Noisy-le-Grand Mont d'Est, ce tracé retrouve une fonction de rocade, mais elle est très proche de l'arc Grand Est (Villiers, Noisy-Champs, Chelles).

Ainsi ces deux tracés s'inscrivent mal dans la philosophie d'Arc Express dont l'objectif principal est de faciliter les relations de banlieue à banlieue en réduisant les temps de parcours et en multipliant les choix pour les usagers (grâce aux correspondances).

Les temps de parcours

Il est clair que le tracé direct permet des temps de parcours sensiblement meilleurs pour les différentes liaisons entre les banlieues. La variante CG93 est la plus longue. Il s'y ajoute que le tracé Est comme la variante CG93 imposent une correspondance à Bry-Villiers qui pénalise fortement les temps de parcours et l'agrément des trajets.

Question : quels sont les temps de parcours, pour chacun de ces tracés, pour les différents trajets de banlieue à banlieue, en tenant compte de manière réaliste du temps nécessaire à la correspondance ?

Les correspondances et la connectivité régionale (maillage)

Le nombre et la qualité des correspondances constituent un critère essentiel.

Le tableau suivant recense les correspondances de ces deux tracés avec les radiales existantes ou prévues dans le protocole entre la région et l'État, en suivant la carte du Nord au Sud :

Tableau des correspondances (maillage du réseau)

Ligne	Statut	Tracé Direct par Bobigny la Folie	Tracé Est	Variante CG 93
Tangentielle	En travaux	Bobigny la Folie	Bobigny la Folie	Noisy-le-Sec
Tram T1 nord	En service	Hôpital Avicenne	Hôpital Avicenne Noisy-le-Sec	Bobigny Picasso Pont de Bondy
RER E nord	En service	Bobigny Folie (gare à créer)	Bobigny Folie (gare à créer) Rosny Bois-Perrier	Bondy Rosny Bois-Perrier
Métro Ligne 5	En service	Bobigny Folie (gare à créer)	Bobigny Folie (gare à créer)	Bobigny Picasso
Bus HNS N3	Programmé	Bobigny la Folie	Bobigny la Folie	Pont de Bondy
Tram T1 sud	Programmé	Montreuil Ruffins Val de Fontenay	NON	NON
Métro ligne 11	Programmé	Montreuil Hôpital	NON *	NON *
Métro ligne 3	Demandé **	Montreuil Hôpital	NON	NON
Métro ligne 9	Etudes	Montreuil Hôpital	NON	NON
Métro ligne 1	Etudes	Val de Fontenay	NON	NON
RER A	Existant	Val de Fontenay	Noisy-le-Grand Mont d'Est	Noisy-Mont d'Est
RER E sud	Existant	Val de Fontenay	Bry-Villiers	Bry-Villiers

* Le protocole État Région prévoit un terminus à l'Hôpital de Montreuil. La prolongation jusqu'à Rosny-sous-Bois Bois Perrier, envisagée et souhaitable, n'y est pas mentionnée.

** Ce prolongement jusqu'à Noisy-le-Sec (RER E) est nécessaire à la desserte des quartiers sensibles de Montreuil, Romainville et Noisy-le-Sec. Il ne figure pas au protocole État-Région, mais il sera réalisé un jour sous une forme ou une autre et devrait être maillé avec Grand Arc Express.

Ce tableau met en lumière le prix payé en termes de connectivité par le tracé Est qui fait un détour pour desservir Neuilly-sur-Marne : il passe, dans sa partie sud, très au large de la zone desservie par le métro. La variante CG 93 présente le même défaut, mais elle est légèrement plus favorable au Nord en desservant Bobigny Picasso et Bondy RER (ce qui la rallonge d'autant). Le tracé direct apporte la meilleure connectivité.

Question : comment ce critère de connectivité (maillage) sera-t-il pris en compte dans les choix ?

La desserte des zones à développer

Les investissements engagés par la collectivité peuvent et doivent contribuer à la création d'emplois et à la construction de logements en favorisant l'aménagement de secteurs actuellement mal desservis. Le tableau ci-après recense les principales zones de développement potentiel du secteur souffrant aujourd'hui d'une desserte insuffisante ou nulle.

Il montre que, du point de vue du développement, le trajet direct dessert les zones les plus importantes : deux zones aujourd'hui non desservies (le secteur de Bobigny La Folie et Noisy-le-Sec Ouest ; le plateau de Montreuil Romainville avec d'importantes perspectives de développement soutenues par le conseil régional) et le pôle régional de Val de Fontenay, appelé à devenir le nœud de transport majeur de l'Est Parisien.

Ces zones ne sont pas du tout desservies par la variante CG93, tandis que le tracé Est serait favorable uniquement au développement du secteur Bobigny-la Folie Noisy-le-Sec sur le canal de l'Ourcq.

En revanche le tracé est et la variante CG 93 assurent, contrairement au trajet direct, la desserte du secteur des hôpitaux à Neuilly-sur-Marne, qui dispose de réserves foncières. Mais c'est au prix d'un important détour qui grève les temps de parcours et la connectivité et qui renchérit fortement le projet.

Tableau des zones à développer

Zone à développer	Desserte actuelle	Potentiel	Tracé Direct par Bobigny la Folie	Variante CG93
Noisy-le-Sec Ouest Bobigny la Folie	Nulle	Très important	Gares à créer : ligne 5, RER E, Tangentielle, Arc express	
Romainville Fort de Noisy - Secteur A3	Nulle	Important	Station Hôpital Ligne 11, T1, ligne 9, ligne 3	
Montreuil (Hauts)	Nulle	Important	- Station Hôpital Ligne 11, T1, ligne 9, ligne 3 - - Station Ruffins T1	
Pont de Bondy	T1	?		Station Pont de Bondy
Bondy	RER E, T4	Important		Station Bondy
Val de Fontenay	RER E et A	Très important	Station Val Fontenay T1, Ligne 1	
Rosny Bois Perrier	RER E	Important		Station Rosny
Villemomble Sud	RER E	Nul (carrières)		Arc Express Villemomble
Neuilly Hôpitaux	Nulle	Important		Arc Express Neuilly Hôpitaux
Noisy Mont d'Est	RER A	Important		Arc Express Mont d'Est
Champigny le Plant	Nulle	?	Correspondance Grand Paris	

Question : peut-on publier le détail des zones à développer en précisant leur desserte actuelle, la superficie, les programmes envisagés en termes de logement, d'emploi et d'équipements publics ?

La desserte des cités sensibles

De nombreuses cités d'habitat social ont été construites sur la plateau de Montreuil, Romainville, Fontenay et Noisy-le-Sec, à proximité des futures stations Hôpital et Ruffins prévues sur le tracé direct. Ces secteurs particulièrement desservis disposaient d'importantes réserves foncières qui ont facilité la construction de logements sociaux.

On retrouve le même genre de situation à Neuilly-sur-Marne.

Dans le choix des tracés, l'amélioration de la desserte de ces logements doit être pris en compte.

Question : peut-on publier la liste des groupes d'habitat social desservis par les trois tracés proposés, en distinguant particulièrement les cités sensibles (ZUS) et en précisant pour chacune d'entre elles la distance des stations de métro ou des gares RER les plus proches ?

T1 ou Grand Paris Express ?

Lors des débats, une objection a plusieurs fois été faite au tracé direct : il ferait double emploi avec le projet de tram T1, qui fait partie du plan de mobilisation de la Région.

On a du mal à comprendre cet argument quand on regarde la carte annexée au Protocole.

De Saint-Denis Pleyel à Avicenne les trois tracés envisagés sont identiques et se superposent presque exactement au tracé existant du T1. Cela ne pose aucun problème puisque les deux réseaux sont de nature complètement différente : d'un côté Grand Paris Express remplira une fonction de rocade régionale, de grande capacité et rapide, avec des stations distantes de 1 500 m environ ; de l'autre le tram T1 assure depuis des années, avec très grand succès, une desserte locale fine, avec des stations beaucoup plus rapprochées (de l'ordre de 300 mètres). Entre Avicenne et Val de Fontenay, le tram T1 compterait 24 stations (avec un changement de tram à Bobigny Picasso) au lieu de 4 pour Grand Paris Express (sans obligation de changer de train).

De ce fait le tram est nettement moins rapide que le métro automatique, sa capacité est moindre et il n'est pas très bien adapté aux longs trajets. Il n'en est pas moins irremplaçable et attendu avec impatience à Romainville et à Montreuil où il rendra d'énormes services, notamment pour relier ces quartiers défavorisés au réseau régional.

Personne ne semble d'ailleurs s'étonner qu'entre la Défense et Saint-Cloud, le tracé de Grand Paris Express vienne doubler le tram T2 et le transilien (ligne de Versailles RD). Chaque niveau de réseau remplit une fonction spécifique, de manière complémentaire aux autres niveaux.

L'argument avancé contre le trajet direct de Bobigny La Folie à Val de Fontenay est d'autant moins recevable que le tram T1 aura, sur ce secteur, un tracé très différent. Le point de départ n'est pas le même : le tram ne passe pas à Bobigny La Folie. Le parcours du tram est environ trois fois plus long de manière à bien desservir les différents quartiers de Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil et Fontenay-sous-Bois.

Il est d'ailleurs paradoxal que le tracé de la variante CG 93 soit à cet égard bien plus proche de celui du T1 puisqu'il y est exactement superposé, non seulement de Saint-Denis à Avicenne (comme les deux autres tracés) mais aussi d'Avicenne à Pont de Bondy, tronçon comprenant 9 stations.

Question : comment ce qui ne pose aucun problème entre Saint Denis et Avicenne peut-il être évoqué pour critiquer spécifiquement le trajet direct ? Vérité en deça d'Avicenne, erreur au-delà ?

L'évaluation des coûts

Il est nécessaire d'estimer précisément les coûts prévisibles. Ceux-ci sont naturellement fonction de la longueur du tracé, ce qui donne un avantage important au tracé direct et constitue un handicap sérieux pour la variante CG93, notablement plus longue que les deux autres tracés envisagés dans le protocole entre l'État et la région.

D'autres éléments peuvent intervenir, comme la nature des terrains traversés en souterrains (par exemple la présence de carrières), les pentes ou autres contraintes à prendre en compte.

Questions :

- En fonction de quel tracé les enveloppes figurant au protocole entre l'État et la région ont-elles été définies ?
- Dispose-t-on d'évaluations précises du coût des différents tracés et ces évaluations seront-elles publiées ?

Synthèse

Au terme de cette revue rapide des mérites comparés des trois tracés étudiés, il est possible de faire une synthèse provisoire des forces et des faiblesses de chacun de ces tracés notés, en attribuant de une à quatre étoiles :

Tableau de synthèse

Critère	Tracé Direct	Tracé Est	Variante CG 93
Connectivité	****	**	*
Coût	****	**	*
Contribution au développement de territoires enclavés	***	***	**
Desserte des cités d'habitat social	***	**	**

Cette synthèse devra évidemment être précisée et affinée au vu de l'ensemble des éléments recueillis au cours des débats publics et des informations complémentaires fournies par les maîtres d'ouvrage. Sous cette réserve importante, cette première approche montre que le tracé direct constitue la réponse la plus pertinente au vu de ces critères, creusant un net écart avec le tracé Est et plus encore avec la variante CG93.

Améliorer la desserte de Villemomble, Neuilly-Plaisance et Neuilly sur Marne ?

Si le choix d'un trajet direct semble évident au vu des critères objectifs énumérés ci-dessus, il reste que les tracés alternatifs apportaient des améliorations de desserte à des territoires défavorisés et qu'il est difficile de laisser sans réponse des problèmes qui pénalisent gravement les usagers et qui constituent un handicap au développement de ces territoires.

Cela ne concerne pas le secteur de Bondy et de Rosny-sous-Bois qui bénéficie déjà d'une desserte favorable avec les deux branches du RER E et le tram T1. Cette desserte va être renforcée à moyen terme, dans le cadre du plan de mobilisation, par la réalisation de la tangentielle Nord, du tram T4 et du Bus à haut niveau de service à l'étude sur la Nationale 3. Dans ces conditions, le passage du Grand Paris Express ne semble pas constituer une nécessité incontournable pour ce secteur.

Cela ne peut s'appliquer non plus au secteur de Noisy-le-Grand Villiers qui est aujourd'hui desservi par le RER A et par la branche Sud du RER E (Richardets, Emerainville). Ce secteur bénéficiera à l'avenir du passage du Grand Paris Express avec deux stations majeures à Bry-Villiers et à Noisy-Champs (cité Descartes). La desserte de ce secteur de Marne la Vallée sera ainsi assurée de manière satisfaisante (deux RER et une branche du Grand Paris Express) sans qu'il paraisse indispensable d'y amener la seconde branche du Grand Paris Express en renonçant au trajet direct plus efficace.

Il existe en revanche un vrai problème pour les territoires situés entre la branche nord du RER E (ligne de Chelles) et la ligne A du RER reliant Val de Fontenay à Noisy-le-Grand, secteur où l'on trouve de grandes cités d'habitat social desservies uniquement par bus et un réel potentiel de développement en limite de Chelles (hôpitaux).

Est-il vraiment impossible d'apporter à ce problème des solutions satisfaisantes sans pour autant détourner le tracé normal de la rocade de proche banlieue ? Ce détournement serait très coûteux en termes d'investissement et d'exploitation et pénaliserait un très grand nombre d'usagers en allongeant leurs temps de parcours et en réduisant le nombre de destinations qui leur seraient ouvertes.

C'est pourquoi on pourrait imaginer qu'une partie de l'économie réalisée en retenant le trajet direct puisse être utilisée à améliorer la desserte de ce secteur, par exemple sous la forme d'un tramway entre Val de Fontenay et Chelles par la Nationale 34, complété le cas échéant par un lien vers Gagny (RER E). Ou toute autre solution que les usagers et les élus de ce secteur pourraient légitimement proposer.

Il ne s'agit pas, en l'occurrence, d'opposer les territoires mais d'apporter des réponses appropriées au niveau régional (une rocade bien maillée améliorant fortement les liaisons de banlieue à banlieue) et au niveau local (des prolongements de métro en proche banlieue et des trams assurant une desserte fine au-delà).

Sur les suites données au débat public

Nous avons pris note que les deux CPDP ont devant elles un important travail pour faire la synthèse, d'ici fin Mars, du riche contenu des débats. Ce travail devra être pris en compte, en concertation ou chacun de son côté, par les deux maîtres d'ouvrage qui modifieront le cas échéant les projets présentés au débat.

L'AMUTC souhaite que la démarche démocratique amorcée grâce aux CNDP se poursuive dans la prochaine période, afin que les usagers et les contribuables ne soient pas tenus à l'écart d'un processus dont les résultats et les conséquences pèseront si fortement sur leur condition de vie quotidienne.

Questions :

- Comment serons-nous informés du bilan dressé par la CNDP, puis des réponses apportées par les nouveaux projets, ou le nouveau commun ?
- Serons-nous consultés pour participer aux études puis au choix ?

Publié par l'AMUTC le 31 janvier 2011