



Montreuil le 21 mars 2011

Bonjour Monsieur Auzannet,

Nous nous permettons de revenir vers vous à quelques jours des arbitrages qui doivent intervenir sur le choix des tracés pour le Grand Paris Express.

Il nous semble que les choses ont bougé depuis l'entretien que vous aviez bien voulu nous accorder sur proposition de Jean-Pierre Brard, le 14 février.

Nous en étions ressorti confiants dans la mesure où vous nous aviez expliqué que votre évaluation reposerait sur des critères objectifs, critères qui plaident tous en faveur du choix d'un tracé passant par Val de Fontenay.

Ce tracé bénéficie aujourd'hui d'un large soutien, rassemblant toutes les couleurs politiques, aussi bien en Seine-Saint-Denis qu'en Val-de-Marne. Gilles Carrez, Jacques JP Martin (Paris Métropole), Marc Spillbauer (ACTEP), Claude Capillon, Jean-François Voguet, Dominique Adenot, Dominique Voynet et Jean-Pierre Brard partagent un objectif essentiel : Val de Fontenay doit devenir le principal pôle de transports de l'Est parisien. Il n'est pas question de limiter son rôle à un simple cul de sac servant de terminus à un diverticule du Grand Paris Express comme cela a pu être imaginé.

Une fois cette hypothèse écartée, il reste à optimiser le tracé entre Val de Fontenay et Bobigny la Folie afin de donner toute son efficacité à la liaison directe entre Champigny et Saint-Denis. Deux possibilités sont ouvertes.

La première consiste à suivre le tracé du RER E au pied du plateau, afin de renforcer la desserte, déjà puissante, de Rosny-sous-bois et de Noisy-le-Sec. Et aussi, peut-être, afin de récompenser l'attitude très constructive de la municipalité de Noisy-le-Sec en ce qui concerne le tram T1... En plus de la tangentielle nord, le Grand Paris Express ?

Ce choix pourrait répondre à un souci d'économie s'il existait des capacités résiduelles conséquentes sur l'infrastructure SNCF actuelle. Comme vous le savez, il n'en est rien. Il faudrait donc doubler cette infrastructure sur un tracé nettement plus long, donc plus cher, que le tracé que nous soutenons. Or doubler le RER E ne présenterait pas d'autre avantage que cette économie imaginaire.

La seconde possibilité consiste à aller tout droit, au plus court, pour desservir les habitants, les emplois et les équipements existants ou prévus sur le plateau, qui est aujourd'hui particulièrement défavorisé en termes de transports. Le principal avantage de ce tracé, au plan régional, est d'assurer de meilleurs temps de trajet et un maillage bien plus efficace du réseau. Or vous le savez, le maillage est le seul moyen efficace de répondre aux besoins très variés de liaisons de banlieue à banlieue qui constituent la raison d'être du Grand Paris Express.

C'est pourquoi, en tant que représentant des usagers, nous plaignons à nouveau pour le choix du tracé le plus direct et le plus efficace.

Vous trouverez ci-joint, à l'appui de cette demande, un comparatif des deux tracés restant en lice.

Nous vous serions enfin obligés de nous indiquer si vos rapports d'évaluation seront rendus publics comme un prolongement du travail de la CNDP. En cas d'affirmative, pouvez-vous nous indiquer comment nous pourrions y avoir accès ?

Avec nos remerciements,

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Pour le bureau de l'AMUTC
Le Président, Alain Fabre

PJ : Comparatif entre le tracé direct et le tracé par Rosny-sous-Bois et Noisy-le-Sec