

Suite à notre demande, Jean-Pierre Brard a bien voulu rendre compte des démarches qu'il a accomplies après nos rencontres au ministère de la ville le 7 février 2011 puis à la DATAR le 14 février.

Jean-Pierre Brard remet un courrier signé du ministre Maurice Leroy qui a demandé à ses services d'instruire le dossier remis par l'AMUTC à cette occasion pour défendre le choix du tracé direct pour le Grand Paris Express, tracé qui comprendrait une station aux Ruffins et une autre à l'hôpital.

1. Réunion avec les élus du pôle Val de Fontenay le 7 mars

Cette réunion a eu lieu le 7 mars en présence de Gilles Carrez, Député-maire du Perreux, de Jacques JP Martin, maire de Nogent et président de Paris Métropole, de François Voguet, sénateur-maire de Fontenay, de Claude Capillon, maire de Rosny, Marc Spillbauer, maire de Bry et secrétaire général de l'ACTEP et de Dominique Adenot, maire de Champigny.

Tracé du Grand Paris Express

Cette réunion a montré un consensus sur l'idée de défendre **le passage du Grand Paris Express par Val de Fontenay comme tracé de base**. Il a été convenu que le département du Val-de-Marne organiserait sa communication afin d'éviter toute ambiguïté sur sa position quant au tracé Est.

Entre Val de Fontenay et Bobigny la réunion laisse ouverte la possibilité d'un tracé par Rosny reprenant le RER E. Il a toutefois été souligné que l'infrastructure actuelle ne disposait pas de marges de capacité, ce qui implique le percement d'un tunnel parallèle aux voies actuelles.

L'AMUTC continuera à argumenter en faveur du tracé direct qui dessert l'hôpital intercommunal et Les Ruffins.

Prolongement des lignes 9 et 1, funiculaire ligne 3

Ces prolongements font consensus. Il s'agit néanmoins d'un niveau noté comme différent de celui du GPE. Il y a accord pour concentrer les efforts actuels sur le tracé du GPE. L'effort devra porter ensuite prioritairement sur la 9 et la 1. Il faut commencer à réfléchir sur le prolongement de la 3.

Prolongement de la ligne 11 de Rosny Bois Perrier à Noisy-Champs (Descartes)

Cette idée a été très bien reçue comme alternative au tracé Est proposé par le CG 93 au cas où ce dernier ne serait pas retenu. En effet, il s'agit d'une réponse apportée à la fois au manque de transports lourds à Neuilly-sur-Marne et Villemomble, ainsi qu'à la nécessité d'améliorer les liaisons vers le pôle universitaire et de recherche de Descartes.

2. Démarches en cours ou prévues

Les élus ont décidé de se répartir le travail.

Marc Spillbauer rencontrera Jean-Paul Huchon, président du STIF, afin de présenter les propositions de l'ACTEP et du Val-de-Marne.

Jean-Pierre Brard a pu s'entretenir avec André Santini à l'occasion d'une autre réunion. Ce dernier lui a confirmé que la Société du Grand Paris avance, mais ses relations avec le STIF semblent très difficiles. Il y a à la fois une volonté d'aller très vite et celle de trouver des consensus. Ainsi, il semblait y avoir consensus sur le tracé proposé par le CG93, mais la réunion du 7 mars montre qu'il n'en est rien.

Une rencontre des élus avec Maurice Leroy aura lieu après les élections cantonales. L'AMUTC ne pourra hélas pas y être associée vu la composition de la délégation.

En revanche, Jean-Pierre Brard propose d'associer l'AMUTC à deux prochaines rencontres :

- l'une avec le MEDEF Est parisien (Antoine Hollard)
- l'autre avec Laurent Rivoire

3. L'avenir du tram T1

Jean-Pierre Brard confirme les informations déjà recueillies par l'AMUTC :

- Laurent Rivoire maintient fermement son refus de laisser passer le tram par la rue Jean Jaurès (même à une seule voie)
- Le STIF est découragé et s'apprête à constater le blocage : arrêt des études, autre affectation des crédits ?

Il lui paraît toutefois utile de rencontrer Laurent Rivoire afin de mieux comprendre sa position et d'examiner avec lui les solutions alternatives puisqu'il s'est déclaré en faveur du tram, mais sur un tracé différent. Il faudrait voir si une alternative, acceptable par le conseil général et le STIF, pourrait être proposée en accord avec Noisy-le-Sec.

Pour l'AMUTC, ce constat signifie un risque majeur de décalage de quelques années dans le calendrier de mise en service. Si c'est inévitable autant repartir rapidement sur de nouvelles pistes, afin de ne pas accumuler les retards en hésitant à se lancer dans une nouvelle étude et surtout pour éviter que le dossier ne soit refermé pour... un temps indéfini !