

COMITE DES CITOYENS MONTREUILLOIS

Contribution à l'enquête publique pour la réalisation du tronçon sud
de la ligne 15 du Grand Paris Express

Comité des Citoyens Montreuillois
45 Rue du Capitaine Dreyfus
93100 Montreuil

**Monsieur le président de la Commission d'enquête de la Ligne Rouge – 15 Sud du
GPE**

Préfecture de la région Île-de-France – DRIEA – UT 75 – Service utilité publique et équilibres
territoriaux - Pôle Urbanisme d'utilité publique
5 rue Leblanc
75015 Paris.

Montreuil, le 14 novembre 2013

Mesdames et Messieurs les commissaires enquêteurs,

Créé il y a 20 ans, le Comité des citoyens Montreuillois (CCM) réunit de très nombreux Montreuilloises et Montreuillois, soucieux de participer pleinement à la vie politique et au débat d'idées tant au niveau local qu'au niveau national.

Les difficultés des transports en commun constituent une préoccupation importante pour les citoyennes et citoyens de Montreuil. Malgré sa proximité de Paris une grande partie de la ville est très mal desservie par les transports en commun : la ville n'est pas desservie par le RER et les trois stations de la ligne 9 se limitent au bas Montreuil. Les lignes de bus sont saturées, les bus ne sont pas assez fréquents et leurs horaires sont aléatoires.

Comme les autres habitants de l'Ile de France, les usagers montreuillois des transports en commun sont confrontés à la saturation des lignes de métro et de RER (A et E) qu'ils utilisent notamment pour se rendre à leur travail. Ils sont le plus souvent obligés de traverser le centre de Paris, même pour se rendre en banlieue et sont confrontés à l'inconfort des rames bondées et aux incidents des lignes surchargées.

C'est pourquoi le CCM a soutenu dès l'origine les propositions de la RATP de créer une rocade de proche banlieue (Métrophérique) passant par Montreuil et permettant d'éviter la traversée de la zone centrale. Ce projet visait à apporter plus de confort et de régularité en réduisant la surcharge des lignes radiales existantes et à améliorer la desserte de la banlieue dense.

Le CCM a par la suite apporté son soutien au projet Arc Express du Conseil Régional qui reprenait la philosophie du Métrophérique et organisait un maillage généralisé de l'ensemble des radiales par une rocade bouclée de proche banlieue passant à Montreuil ou à proximité immédiate.

Malheureusement les gouvernements de l'époque ont fait obstacle à ces projets en refusant de mobiliser les crédits nécessaires puis ont proposé un contre projet, le Métro du Grand Paris, qui renonçait de fait à la fonction de rocade en supprimant complètement la partie Est d'Arc Express. Il proposait une ligne rouge de 100 km, en forme de citrouille, complètement excentrée et incapable de ce fait de mailler le réseau et d'assurer les liaisons de banlieue à banlieue.

Le débat public organisé fin 2010 a permis à près de 20 000 personnes de plébisciter la démarche proposée par Arc Express et le principe de la rocade bouclée, tout en reconnaissant l'intérêt de certaines liaisons proposées dans le projet de Métro du Grand Paris, notamment l'arc Grand Est desservant Clichy-sous-Bois et le nord de la Seine-St-Denis. Un compromis a été établi sur cette base par un accord entre le gouvernement et le Conseil Régional qui reprenait les propositions du gouvernement en les complétant par un « réseau complémentaire » appelé ligne orange permettant de boucler la rocade en proche banlieue Est.

Ce compromis a été validé ensuite dans le cadre de la loi du Grand Paris par un avis motivé de la SGP puis par un décret qui comportaient (et comportent toujours) de graves incohérences. Tout d'abord parce que son financement n'était pas assuré (du fait d'une sous estimation massive de son coût) et surtout parce que de nombreuses inconnues subsistaient sur le fonctionnement même du réseau et ses modalités d'exploitation. En particulier, la mise en place de la rocade demandée presque unanimement lors du débat public était loin d'être assurée, l'articulation entre la ligne rouge et la ligne orange n'étant pas définie.

Le gouvernement mis en place en 2012 a de ce fait été contraint de remettre le projet complètement à plat en annonçant, le 6 mars 2013, le « Nouveau Grand Paris » qui prévoit notamment :

- La mise en place de nouveaux financements pérennes.
- Des économies importantes en redimensionnant le projet dans les parties du réseau où la fréquentation serait très inférieure à celle de la rocade de proche couronne.
- La fusion des lignes rouge et orange dans une rocade bouclée unifiée appelée ligne 15

Le CCM s'est réjoui de ces avancées et il soutient résolument le premier tronçon de la ligne 15 qui a été mis à l'enquête publique, sous la réserve que ce tronçon soit clairement défini comme une partie intégrante de la rocade décidée par le gouvernement.

L'essentiel du dossier de l'enquête publique ayant été établi avant les annonces du 6 mars 2013 il n'est pas étonnant que de nombreuses dispositions présentées soient en contradiction avec ces annonces, qui sont brièvement signalées dans le rapport de présentation du programme (pièce C). Le problème est que l'on ne sait pas bien si l'enquête porte sur la ligne rouge d'avant ces annonces ou sur la ligne 15 réellement projetée aujourd'hui. Le titre même traduit cette ambiguïté (ligne rouge-15 sud).

La question qui se pose donc est de savoir si le projet présenté à l'enquête est celui de la ligne rouge prévue à l'avis motivé (partie de la citrouille) ou de la ligne 15 annoncée le 6 mars 2013 (partie de la rocade bouclée).

Ainsi, après la lecture du dossier de l'enquête publique concernant la réalisation de la ligne rouge-15 du Grand Paris Express entre Pont de Sèvres et Noisy-Champs, le CCM exprime son étonnement et son incompréhension sur le choix du tracé mis à l'enquête publique, malgré le projet présenté par la Premier Ministre en mars 2013.

Le large consensus dégagé aujourd'hui autour du Grand Paris Express ne peut légitimer des erreurs de conception graves qui auront des répercussions sur la cohérence du réseau dans son ensemble et la qualité du service rendu à des centaines de milliers usagers, pendant des décennies.

Concernant le fonctionnement de la ligne rouge mise à l'enquête en tant que rocade, plusieurs questions se posent.

La première, et la plus évidente, concerne la forme de cette rocade. Pourquoi la ligne 15, qui à terme est sensée être englobée dans la rocade (rouge+orange), sort de celle-ci au niveau de Champigny, pour pousser jusqu'à Noisy-Champs, qui ne fait pas partie du système de rocade ? Et pourquoi les stations de Noisy-Champs et de Bry-Villiers-Champigny ne font pas partie de la ligne 16 ?

La question induite par la première concerne le choix de la dénomination et de la couleur des lignes de la rocade. Pourquoi a-t-on affaire à deux couleurs différentes (rouge et orange) alors qu'il s'agit de la même ligne 15 ?

Une telle dénomination des lignes confirme que le fonctionnement de la rocade sera compromis par le décrochement qui a lieu à Champigny, dont la gare en projet ne permettra pas aux trains roulant sur la ligne rouge de poursuivre au nord vers Pleyel. Ceci grèvera fortement sur le temps de parcours pour les usagers de l'Est parisien, dans la mesure où il ne sera pas possible, à terme, par exemple, d'aller directement du Val de Fontenay à Créteil, sans faire de changement à Champigny. Ici, l'obscurantisme consiste à faire croire aux usagers des transports en commun qu'ils auront à terme à une rocade continue autour de Paris, alors que cette rocade sera constituée de deux lignes dont le découpage est injustifié et ne fait absolument pas sens au regard du territoire. Quel élément justifie le découpage de la rocade en $\frac{1}{4}$ (ligne orange) et $\frac{3}{4}$ (ligne rouge mise à l'enquête + les prolongements à venir) ?

Ce découpage arbitraire pénalise encore davantage les habitants de l'Est parisien, qui sont en majorité contraints de rejoindre l'Ouest parisien pour aller travailler. Il crée une certaine forme de « barrière psychologique » entre l'Est et le reste du territoire. Ce choix pénalise doublement ces usagers : ils travaillent loin de leur lieu de domicile et, au lieu de leur fournir un accès direct et facilité, on les oblige à faire un changement à Champigny, et à terme à Pleyel au nord, pour aller vers l'Ouest.

Ainsi, même si le tracé mis à l'enquête va de Pont de Sèvres à Noisy-Champs, le CCM espère que la maîtrise d'ouvrage comprendra l'importance de faire fonctionner le tronçon Pont de Sèvres-Champigny en continuité avec l'ex ligne orange au nord (devenue ligne 15), qui elle-même devra fonctionner à St Denis en continuité avec l'ex ligne rouge, comme cela a été décidé par le Premier Ministre en mars 2013.

Pour que cela soit possible, il faut que la gare de Champigny prenne dès aujourd'hui en compte ce paramètre, sans quoi la rocade autour de Paris n'existera que sur le papier sans exister dans les usages et empêchera le réseau de fonctionner rationnellement, efficacement et confortablement pour ses usagers.

Par ailleurs, ce réseau ne s'adresse pas uniquement aux Franciliens, mais aussi à tous les visiteurs et touristes que notre région accueille. Un réseau avec une rocade bouclée et continue est facilement appréhendable par tous, d'ici et d'ailleurs, parce qu'il découle de l'évidence : quel embarras pour notre région d'avoir un réseau boiteux et si peu évident !

C'est pourquoi le CCM demande que l'ancienne ligne rouge sud devienne réellement la ligne 15 et que la gare de Champigny Centre soit conçue pour permettre réellement la circulation des trains entre Villejuif, Créteil, Val de Fontenay et St Denis. Si des dispositions concrètes et crédibles en ce sens n'étaient pas validées avant la signature de la DUP, le CCM serait contraint de mettre en œuvre tous les moyens à sa disposition pour faire respecter les conclusions du débat public de 2010 et les décisions du premier ministre de 2013.

Contribution du Comité des Citoyens Montreuillois (CCM),

Pour le CCM, **Cheikh MAMADOU**, Président du CCM, **Nordine RAHMANI**,
Secrétaire du CCM et **Jean-Pierre FUDA**, Groupe aménagement