



Monsieur le président de la Commission d'enquête de la Ligne Rouge – 15 Sud du GPE Préfecture de la région Île-de-France

L'AMUTC représente les usagers des transports collectifs de Montreuil et de l'Est Parisien, secteur très mal desservi par le RER et le métro. Elle consacre beaucoup d'efforts à l'amélioration du réseau de bus qui est aujourd'hui surchargé et qui n'offre qu'un service limité aux usagers. Des améliorations importantes ont été obtenues mais elles ne peuvent pallier la création d'un vrai réseau maillé de transports lourds. C'est pourquoi l'AMUTC a développé sa réflexion sur le maillage du réseau régional que ses adhérents utilisent tous les jours, sans se limiter aux aspects strictement locaux qui constituent, légitimement, le premier souci des maires et des conseils généraux.

Pour nous, il ne s'agit pas de défendre une ville ou un secteur : nos propositions visent à obtenir, pour les usagers de toute la région, le réseau performant dont ils ont besoin.

L'AMUTC a soutenu les efforts de l'association Orbival, pour la partie Sud de l'agglomération, puis ceux du Conseil Régional qui a repris ces propositions en les intégrant à son projet de rocade de proche banlieue Arc Express. Aussi, l'AMUTC se réjouit du projet de lancement de la partie sud de la **ligne 15** (et non de la ligne rouge sud, qui relève d'un projet différent), en tant que composante essentielle de cette rocade de proche banlieue intégrant l'essentiel de ce que proposait Orbival. Sa réalisation constituerait un pas en avant formidable.

Mais c'est aussi pourquoi **l'AMUTC demande à la commission d'enquête de relever les incohérences du projet** soumis à l'enquête publique qui est incompatible avec le projet d'une rocade bouclée maillant l'ensemble du réseau en proche couronne et **d'émettre les réserves indispensables pour faire évoluer le projet dans le sens annoncé par le Premier Ministre le 6 mars** (Nouveau Grand Paris).

Respecter le choix des franciliens

Le 15 février 2007, le Conseil Régional arrête le projet de SDRIF élaboré en concertation étroite avec l'Etat et avec les collectivités territoriales. **Dans le domaine des transports Arc Express en constitue l'épine dorsale.** Mais, en septembre 2007, le Président de la République conteste ces choix d'aménagement et annonce le lancement d'une consultation internationale sur le « Grand Paris ». Les choix du Conseil Régional sont néanmoins validés par l'enquête publique qui s'est tenu fin 2007 et qui donne lieu à un avis favorable émis à l'unanimité par une commission d'enquête forte de 19 membres. Au vu de cet avis favorable, le Conseil régional vote définitivement le nouveau SDRIF, le 25 septembre 2008.

Pourtant le 29 avril 2009, inaugurant l'exposition présentant les résultats de la consultation internationale, Nicolas Sarkozy annonce sa décision de ne pas appliquer le nouveau SDRIF et de lancer le Grand Paris grâce au « métro du Grand Paris ». Il s'agit d'un « nouveau système de transport automatique rapide à grande capacité de 130 km qui permettra de **relier les grandes polarités urbaines de demain** ». En forme de « grand huit », il reliera des pôles d'activité (Roissy, Orly, La Défense, Saclay, Massy, Clichy-Montfermeil, Noisy-le-Grand, grand hub multimodal au Carrefour Pleyel...) et les principaux centres d'habitation.

Ce discours annonce l'abandon du projet de rocade de proche banlieue même si le « grand huit » reprend une partie du tracé d'Arc Express. La ligne rouge ne boucle pas en proche banlieue Est et ne peut mailler les radiales situées à l'Est de la ligne 14 (ligne bleue au schéma). Cette ligne rouge est complètement déportée vers l'Est (alors qu'elle tangente Paris au Sud et à l'Ouest) et ne peut de ce fait relier efficacement les banlieues, ni contribuer à réduire la saturation des lignes radiales dans la partie centrale de l'agglomération.

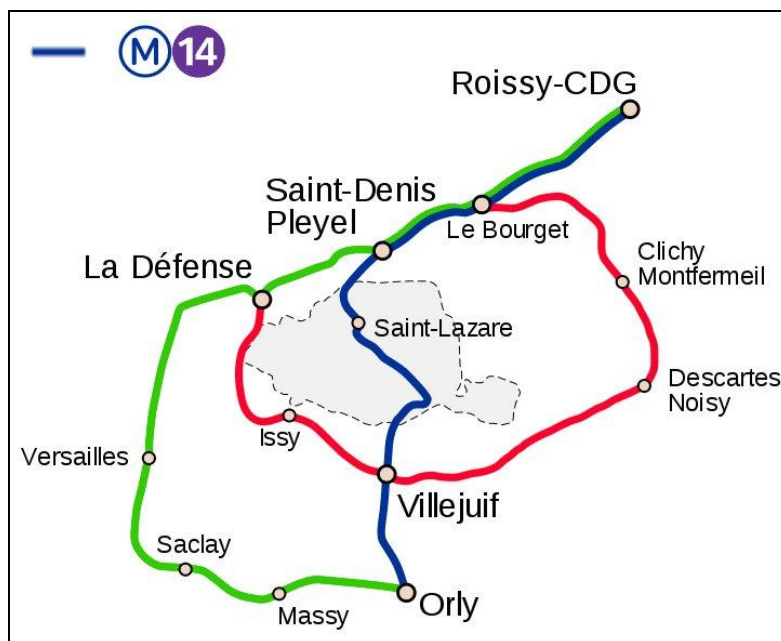


Schéma officiel du « Grand Huit » proposé en 2009

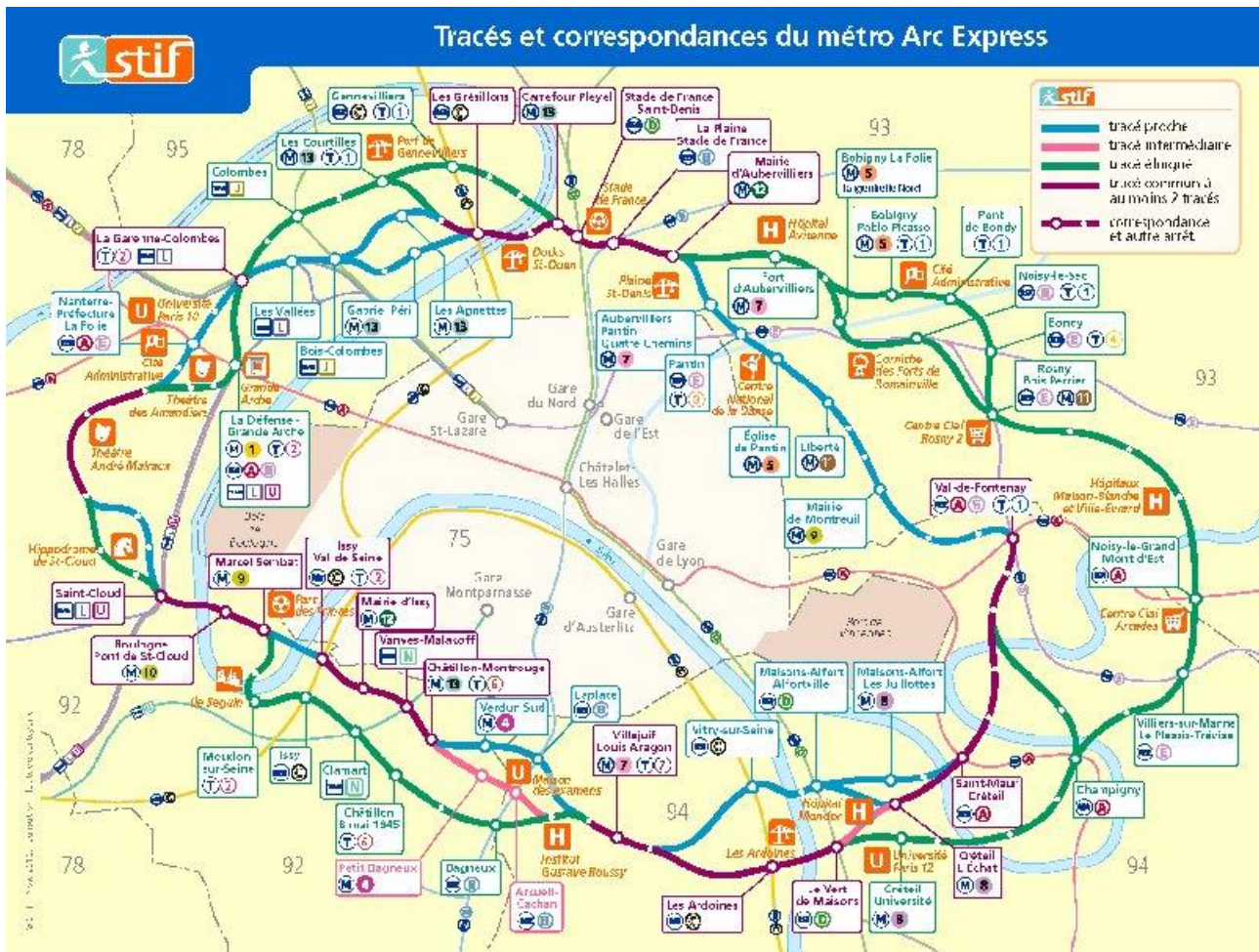
Compte tenu de l'opposition frontale du gouvernement aux projets du Conseil régional, ces annonces ont contribué à mettre cette question des transports et du SDRIF au centre des enjeux des élections régionales de mars 2010. Ces dernières ont constitué un véritable plébiscite en faveur du SDRIF et d'Arc Express : 68 % des électeurs ont soutenu la liste qui portait ces projets tandis que les défenseurs du grand huit n'obtenaient que 32 %. Le choix des franciliens était on ne peut plus clair.

Respecter les conclusions du débat public de 2010

Ce désaveu massif a conduit le gouvernement à contourner l'obstacle en faisant voter par le Parlement la loi « relative au Grand Paris » du 3 juin 2010 qui valide le schéma du grand huit et crée la SGP afin de le réaliser sans tenir compte des objectifs du STIF, autorité organisatrice des transports pour la Région Ile-de-France.

Entre temps, conformément au nouveau SDRIF, le STIF lançait le projet Arc Express, en saisissant la CNDP afin qu'elle organise le débat public rendu nécessaire en application de l'article 7 de la charte de l'environnement attachée à la constitution de la France : « *Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement* ». Le 2 septembre 2009 la CNDP a décidé d'organiser ce débat.

Le Conseil régional a choisi de donner tout son sens au débat en proposant de nombreuses variantes de tracé tout en veillant à lui conserver dans tous les cas son caractère de rocade de proche banlieue maillant un maximum de radiales :



Pour les mêmes raisons, la SGP a saisi la CNDP afin de soumettre son projet de grand huit au débat public, mais sans laisser beaucoup de place au choix de variantes en raison de la philosophie même du Grand Paris : relier un petit nombre de pôles aussi directement et aussi rapidement que possible sans faire du maillage du réseau un objectif essentiel.

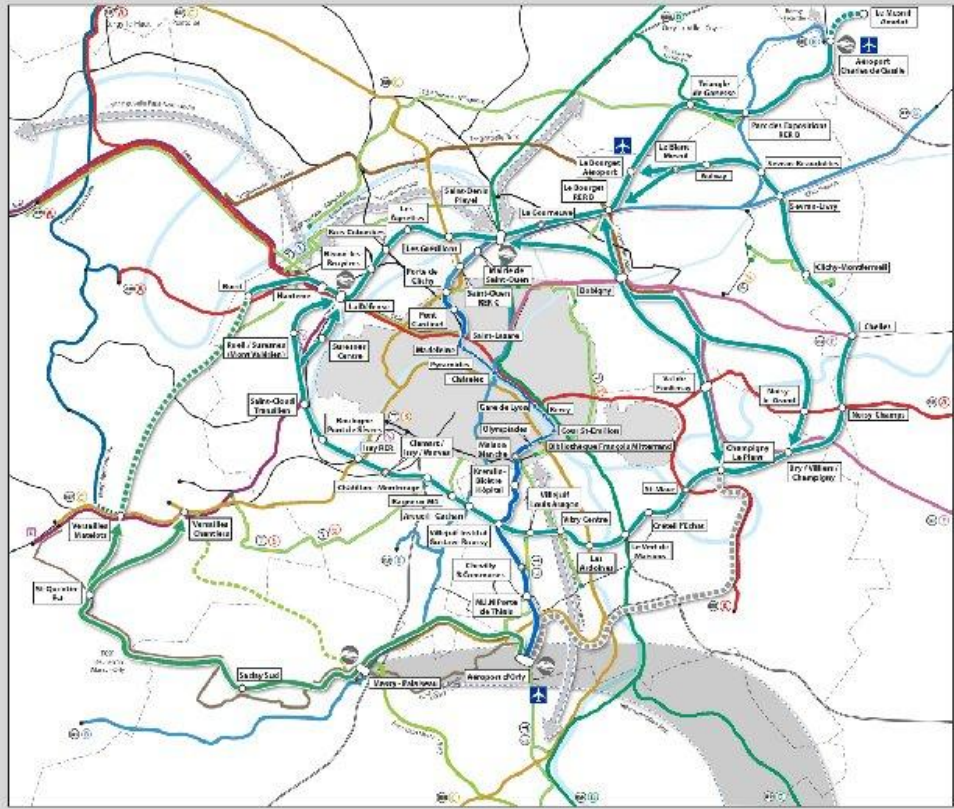
Deux projets concurrents ont ainsi été soumis au débat public du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011, la CNDP veillant à organiser un certain nombre de réunions communes permettant de comparer les forces et les faiblesses de chaque projet.

L'AMUTC s'est fortement impliquée dans ce débat en publiant un cahier d'acteur et en participant de manière active à 9 réunions de manière à soutenir le projet de rocade et à promouvoir dans la partie Est un tracé de Val de Fontenay à Bobigny La Folie correspondant mieux aux besoins des usagers que les tracés « proche, en bleu » et « éloigné, en vert » présentés dans la carte ci-dessus. Ce trajet direct présentait en outre l'avantage d'être le moins coûteux.

L'organisation du débat et le bilan qu'en a tiré la CNDP nous ont donné largement satisfaction **puisque le principe de la rocade de proche banlieue a reçu un soutien quasi unanime des participants** tandis que de nombreuses voix soulignaient le caractère complémentaire des deux projets et l'intérêt de certaines dessertes prévues au grand huit.

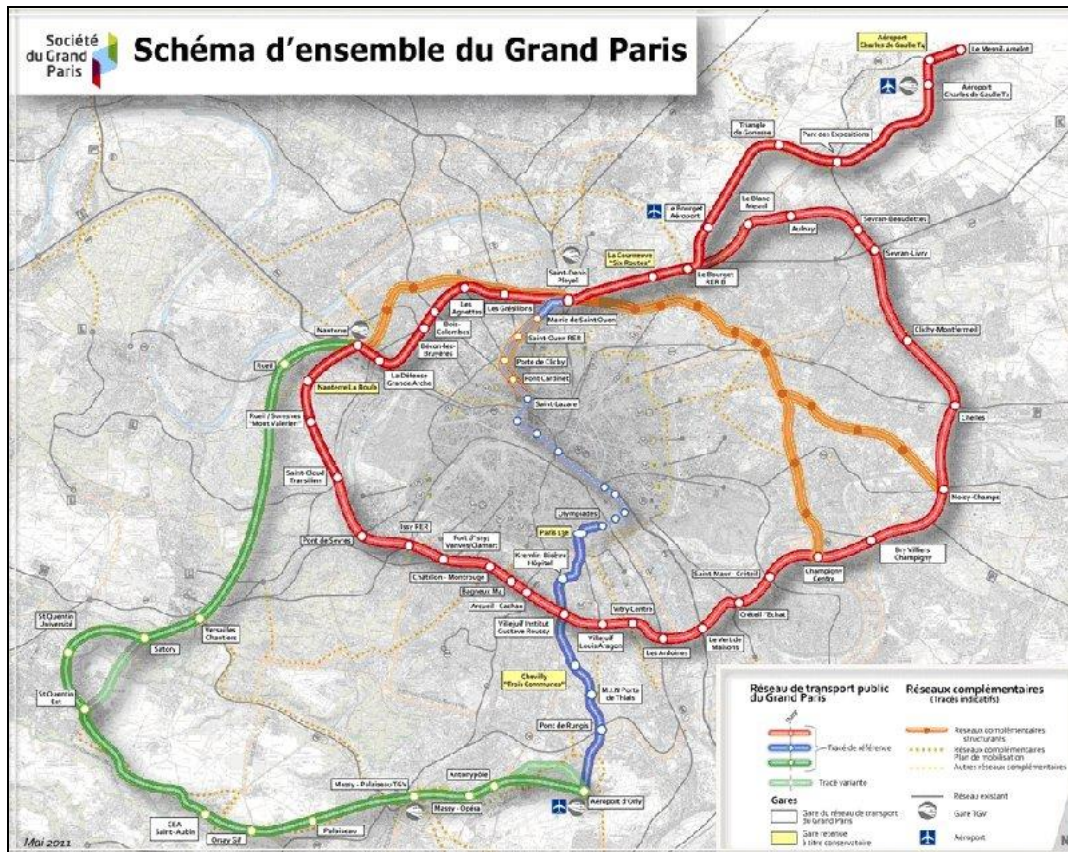
Cette demande de rapprochement des deux projets a été prise en compte dans le protocole du 26 janvier 2011 qui répond en grande partie à nos demandes : validation du projet de rocade en proche banlieue et choix, pour aller de Val de Fontenay à Bobigny la Folie, du tracé proposé par l'AMUTC. Cette rocade est complétée par un arc Complémentaire reliant Bry Villiers (RER E) à Bobigny la Folie en passant par Rosny Bois Perrier, comme le montre la carte officielle versée au débat par l'Etat et par la Région.

Contribution de l'Etat et de la Région aux débats publics



Protocole du 26 janvier 2011 : Carte officielle versée au débat par l'Etat et la Région

Cette carte traduisait honnêtement le sens du débat public. Ayant été déposée dans les derniers jours du débat, elle n'a pu évidemment faire l'objet d'échanges, les participants se limitant à saluer l'effort réalisé par l'Etat et la Région pour rapprocher leurs points de vue. Malheureusement le projet va ensuite dériver et revenir de plus en plus vers le projet initial du grand huit et s'éloigner d'Arc Express comme le montre la carte suivante de la SGP datée du 26 mai 2011 :



En quatre mois, le principe de la rocade bouclée qui avait été validé par le débat public puis par le protocole Etat Région a été remis en cause. On retrouve la ligne rouge en forme de citrouille du métro du Grand Paris dont le tracé exclut qu'elle puisse mailler le réseau. La rocade de proche couronne est découpée en deux morceaux rouge et orange, ce dernier devenant un « réseau complémentaire » appelé ligne orange. A l'exception de cette ligne orange, on retrouve complètement inchangé le grand huit de la SGP. Le tracé même de la ligne orange est profondément modifié par rapport au protocole : elle a maintenant son terminus à Noisy-Champs et forme une fourche à Rosny-sous-Bois.

Dans ce schéma, la ligne rouge Sud perd son statut de composante essentielle de la rocade de proche banlieue puisque cette dernière a disparu quelques mois après avoir été rétablie pour tenir compte du débat public.

Tout cela s'est fait dans la plus grande opacité sans que les habitants ni les usagers ne puissent en aucune manière participer à l'élaboration de ces « décisions publiques » en violation flagrante de la charte de l'environnement. La SGP met en avant les très nombreuses réunions de comité de pilotage où se retrouvent élus locaux et techniciens.

Mais qui peut contester que ces comités de pilotage excluent de fait les habitants et les usagers ?

Qui peut produire les comptes rendus de ces comités de pilotage explicitant les arbitrages effectués ?

Nous seulement les habitants et les usagers ne sont pas associés aux décisions, mais en plus ils ne sont pas informés de la nature de ces décisions et de leurs raisons. C'est pourquoi l'AMUTC n'a pas accepté cette dérive et s'est mobilisée pour que l'on revienne au protocole d'accord en rétablissant la rocade de proche couronne.

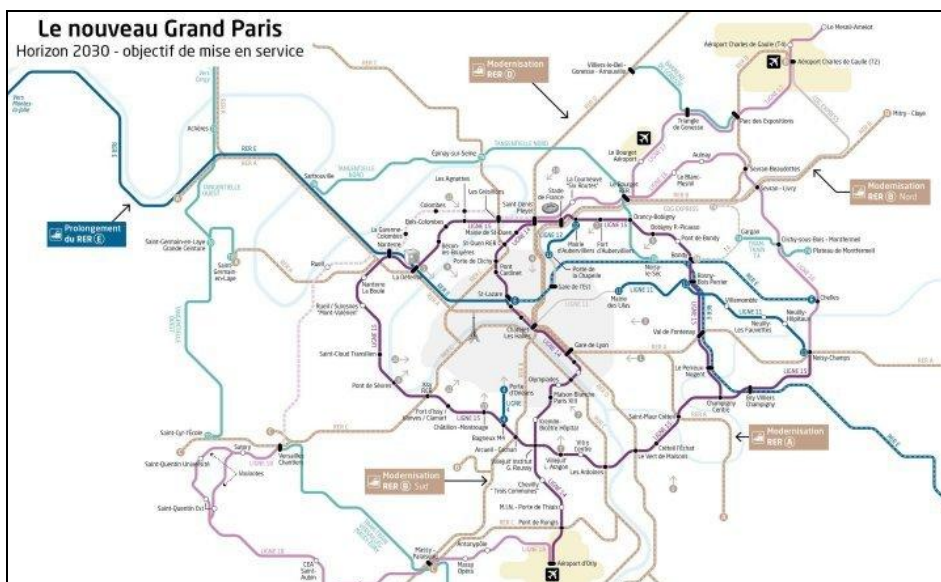
Questions :

1. Comment le projet dit « ligne Rouge - 15 sud » prend-t-il en compte les conclusions du débat public et le protocole Etat Région qui en a découlé ?
2. Comment les citoyens ont-t-ils été associés aux décisions prises entre le 26 janvier 2011 et le 26 mai 2011, décision qui ont modifié la philosophie même du projet ?

Prendre en compte les annonces du 6 mars 2013 (Nouveau Grand Paris)

En 2012, le nouveau gouvernement a fait le même constat que l'AMUTC sur la dérive du projet. Il s'y ajoutait un manque de financement pour les opérations inscrites au plan de mobilisation de la région, les crédits étant réservés au Grand Paris Express alors que cette opération n'avait besoin que de crédits d'études limités. Enfin le coût total du projet explosait, passant de 20,5 milliards d'euros à 29,9 milliards (rapport Auzannet).

La région, le STIF et l'Etat ont réalisé un travail remarquable pour sauver un projet bien mal engagé en revenant aux fondamentaux (rocade bouclée), en mobilisant des financements pérennes pour les transports en commun franciliens, en réduisant les coûts par un meilleur dimensionnement des projets et en assurant le financement du plan de mobilisation de la région. Une nouvelle carte en résulte :



Le Premier Ministre évoque « une rocade ou ligne 15 métro ferré et enterré de capacité équivalente à celle du métro parisien, désaturant la zone dense en une spirale interopérable Noisy-Champs, Champigny Centre, La Défense, Saint-Denis-Pleyel, Rosny-Bois-Perrier, Champigny Centre. » Cet arbitrage se traduit par la suppression de la ligne orange, intégrée à la rocade bouclée pour l'essentiel (en bleu et en vert) et, pour sa partie radiale (de Rosny à Noisy-Champs), remplacée par un prolongement de la ligne 11.

Cela constitue une avancée considérable que l'AMUTC a saluée bien que la notion de « spirale interopérable » constitue une sorte d'oxymore comme on le verra par la suite. L'important pour nous est de réaliser concrètement une rocade permettant d'aller de banlieue à banlieue rapidement sans être obligé de passer par la zone centrale. C'est aussi la demande principale qui est ressortie du débat public.

Question :

Comment la SGP entend-t-elle réaliser la spirale interopérable décidée par le premier ministre ?

Une concertation renforcée ou corsetée ?

Le bilan de la concertation avant enquête publique est significatif. On y lit en effet : « Depuis la fin du débat public et l'adoption du schéma d'ensemble, la Société du Grand Paris a organisé une concertation continue sous diverses formes afin de recueillir les avis du public sur le projet. »

Un certain nombre de réunions publiques ont été organisées par des maires pour évoquer les questions d'insertion des gares et les conséquences des travaux. Mais ces réunions ne portaient ni sur l'opportunité du projet, ni sur l'efficacité du réseau proposé. Elles n'étaient pas annoncées au niveau régional qui est celui du projet. Elles n'étaient pas préparées par la diffusion de dossiers d'information facilitant la réflexion du public et, pour certaines, le public n'avait pas la parole. Dans ces conditions, ne s'agit-il pas plutôt d'information, voire de propagande, que d'une véritable concertation conduite dans l'esprit de la charte de l'environnement.

Question :

Quel a été l'impact de ces réunions sur l'évolution du projet ?

« Du 13 septembre au 15 novembre 2012, en amont de l'enquête publique, cette concertation est entrée dans une nouvelle étape avec l'organisation d'un dialogue direct avec le grand public, prenant la forme de 21 réunions publiques et d'un site Internet permettant l'information de tous et le recueil des avis de chacun. De mi-novembre 2012 à début avril 2013, la concertation s'est poursuivie. »

LES SUJETS SOUMIS A CONCERTATION

« L'implantation des gares et leur insertion urbaine ont été arrêtées avec les élus et les partenaires. La Société du Grand Paris a souhaité partager ces choix avec les habitants et dialoguer sur les conditions de réalisation du futur métro : la construction de l'infrastructure, les précautions en matière environnementale, l'évacuation des déblais et bien sûr, les caractéristiques des gares. Autant de sujets qui intéressent le public et que la concertation peut faire évoluer. »

Toutes les autres questions, notamment celles relatives à l'opportunité de l'opération, à ses objectifs, au fonctionnement du réseau et à l'adéquation du tracé retenu, ainsi que le choix de la localisation des gares ont été systématiquement rejetées ou fait l'objet de réponses de pure forme.

Question :

Ces questions peuvent-elles être posées à l'enquête publique où s'agit-il de décisions sur lesquelles l'avis des habitants et des usagers n'a pas à être pris en compte ?

« PRÉSENTER ET APPROFONDIR » Le dépliant d'information

Ce dépliant (format 10 x 21 cm / 4 volets) présente un bref rappel du projet Grand Paris Express, les principales caractéristiques de la Ligne Rouge Sud (tracé notamment), ainsi que les informations concernant la concertation et une incitation à y participer. Ce dépliant a été boîté en septembre dans 643 000 foyers autour du tronçon et déposé en libre-service dans les 22 mairies concernées par les réunions.

UNE EXPOSITION EN MAIRIES ET LORS DES RÉUNIONS PUBLIQUES

« Dans chacune des 22 mairies concernées par le tracé de la Ligne Rouge Sud, une exposition composée de 6 à 9 panneaux a été installée en 2 temps :

- temps 1 : dès le mois de septembre, installation des 3 panneaux de présentation du Grand Paris Express, ainsi que de 2 panneaux sur la démarche de concertation (principales modalités et incitation à la participation) et la description des grandes caractéristiques de la Ligne Rouge Sud, afin de proposer rapidement aux habitants une information globale sur le projet concerté ;
- temps 2 : ces expositions ont été complétées de panneaux locaux présentant chaque gare et chaque équipement industriel.

Au total 16 panneaux « gare » et 2 pour les sites industriels ont été réalisés. »

L'AMUTC estime que les participants à cette concertation n'ont pas eu accès à l'ensemble des données mais à de courtes synthèses qui laissent de côté de nombreuses questions et qui ne permettent pas d'appréhender globalement le projet et son lien avec la démarche d'ensemble (grand huit ou rocade) ni d'en évaluer la pertinence. Ce côté parcellaire et discontinu était aggravé par le fait que le dossier était présenté gare par gare.

L'AMUTC ne conteste pas l'utilité de ces synthèses et de ces dossiers découpés (façon puzzle) et résumés. Mais ils ne sauraient remplacer le dossier d'ensemble. C'est ainsi que nous avons demandé que soit publié sur le site Internet l'ensemble du dossier approuvé par la SGP et transmis à l'autorité environnementale.

Il nous a été répondu que c'était interdit puis, en l'absence de tout texte comportant une telle interdiction, que « ce n'était pas opportun ». Ce fait du prince montre que la SGP ne comprend pas les implications de la charte de l'environnement qu'elle est pourtant censée respecter. Elle veut bien informer le public mais en fournissant seulement une partie de l'information et par petit morceau.

D'autre part, pourquoi ce projet d'intérêt régional, et même national aux termes de la loi relative au Grand Paris, n'a-t-il pas été diffusé à l'ensemble des communes au lieu des seules communes traversées par la ligne 15 sud ou situées à proximité immédiate ?

Ce choix délibéré manifeste clairement la volonté de restreindre l'étendue de la concertation et d'en limiter les thèmes à ceux de l'insertion immédiate de l'ouvrage alors qu'il s'agit d'un projet d'une portée et d'un impact bien plus large en termes de transports en commun et d'aménagement.

Question :

Quel est le sens de la « concertation » lorsqu'une part importante de l'information n'est pas communiquée au public ? Quelle valeur attribuer aux résultats d'une telle concertation ?

LA PRISE EN COMPTE DES AVIS DES CITOYENS

« Tout semble avoir été décidé en amont avec les élus. Il s'agit donc d'une réunion "d'information". »
Avis émis à Malakoff, le 9 octobre 2012.

La concertation avait pour objectifs d'informer, d'expliquer, de répondre aux questions des différents publics (habitants, élus, entreprises, associations, etc.) et bien entendu de prendre en considération les diverses observations. Les éléments qui peuvent encore évoluer grâce aux avis du public ont trait à la conception et à l'organisation des gares, aux conditions de construction de l'infrastructure des gares, aux précautions en matière environnementale et à l'évacuation des déblais.

Nous constatons que notre demande de publication de l'intégralité du dossier n'est pas citée, ce qui laisse un doute sur la sincérité du compte rendu. Pour le reste, ce paragraphe montre bien que ce n'est pas un avis sur le projet qui est demandé mais uniquement sur les modalités locales de sa mise en œuvre. La SGP considère que les décisions essentielles sont prises de manière irrévocable et que le projet ne peut plus évoluer qu'à la marge.

Questions :

1. A quel moment les autres questions peuvent-elle être posées ?
2. A quoi sert l'enquête publique si l'on ne peut évoquer que les éléments, très mineurs, qui « peuvent encore évoluer » ?
3. La SGP s'appuie-t-elle sur un texte législatif pour évacuer les autres questions ?

LE CHOIX DU TRACÉ ET DES GARES

« À l'issue du débat public 2010-2011, le tracé et les gares ont été localisés (Schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris approuvé par décret le 24 août 2011). L'heure n'est plus à la remise en cause du projet tel que présenté mais aux échanges sur les conditions de sa réalisation et sur la fonctionnalité des futures gares. »

On a vu qu'à l'issue du débat public, qui laissait de nombreuses options ouvertes, les arbitrages ont été opérés sans aucune participation des citoyens et, dans certains cas, dans un sens directement contraire aux conclusions du débat et au protocole Etat Région, notamment en ce qui concerne la rocade de proche banlieue. On comprend bien que la Région avait des raisons de se ranger aux demandes de la SGP, mais cela fait problème et n'est pas dans son pouvoir !

LA GARE DE CHAMPIGNY CENTRE

La gare de la Ligne Rouge permettra l'interconnexion avec la Ligne Orange. Deux schémas d'interconnexion sont possibles et font actuellement l'objet d'études conduites par la Société du Grand Paris et le STIF, en liaison avec les élus concernés.

Le Gouvernement, par la voix de Madame Cécile Duflot, Ministre de l'Égalité des territoires et du Logement, a fait savoir qu'il convient de privilégier l'interopérabilité, à chaque fois que c'est possible ; c'est donc l'objectif à atteindre. La Société du Grand Paris poursuit les études en ce sens, en liaison avec les équipes du STIF.

Par ailleurs, l'enquête publique sur le tronçon sud de la Ligne Rouge ainsi que la concertation sur la Ligne Orange menée en 2013 par le STIF permettront d'arrêter la meilleure solution. Le STIF indiquera alors ses choix concernant la Ligne Orange. La Société du Grand Paris n'étant pas maître d'ouvrage de la Ligne Orange, a donc été conduite à présenter comme solution de référence, dans le dossier d'enquête publique, le scénario de correspondance (elle y était juridiquement obligée) mais avec les mesures préparatoires pour l'interopérabilité. Ces mesures permettront de préserver et de préparer la réalisation de la Ligne Orange.

On constate que ni la concertation, ni les demandes de gouvernement ne conduisent la SGP à modifier son dossier. Elle s'estime « juridiquement obligée » de ne rien changer à son projet.

Ainsi, en excluant des questions les plus importantes sous prétexte que le débat public s'est achevé fin janvier 2011, la SGP a tenu de fait les habitants et les usagers à l'écart de l'évolution du projet et entend imposer sa conception (issue du grand huit) au détriment du bon fonctionnement de la rocade de proche banlieue qui est au cœur du Nouveau Grand Paris.

Question :

1. Quel est le sens de la concertation si, sur des questions aussi importantes, il est impossible de bouger ?
2. Quelles conclusions ont été tirées de la concertation sur la ligne orange évoquée par le SGP ?
3. Quelle solution la GGP propose-t-elle aujourd'hui (novembre 2013, 8 mois après les annonces du 6 mars) pour assurer l'interopérabilité ? Quelles « mesures préparatoires » sont-elles envisagées ?

Une vraie rocade bouclée, pas une « spirale »

La réalisation de réseaux comprenant une ou plusieurs fourches correspond au mode de fonctionnement du siècle dernier où l'espacement des trains rendait possible d'injecter les rames dans le trafic sans trop de difficultés. A mesure que le trafic augmentait les inconvénients inhérents à cette topologie se sont révélés de plus en plus importants (voir le RER A notamment). Pour les réseaux urbains qui visent des cadences très élevées d'un train toutes les deux minutes, voire moins, les fourches constituent des sources de problèmes récurrents et fragilisent l'exploitation. C'est la raison pour laquelle les opérateurs s'efforcent désormais de les éviter. Elles n'ont pas leur place dans un réseau urbain de haute capacité, neuf et moderne.

De fait, l'existence d'une fourche aura aussi pour conséquence de réduire la capacité de transport sur l'ensemble de la ligne en raison de la nécessité d'espacer les trains (hors incidents).

Les usagers n'y sont pas non plus favorables parce qu'une fourche oblige à réduire la fréquence des trains sur chacune des branches : moins de trains et obligation d'attendre le « bon » train en amont d'une fourche. Les usagers subissent aussi les conséquences, en termes de retards parfois importants, des

incidents liés à la gestion de la fourche. Avec une fourche les trajets sont plus longs. Une fourche n'est pas compatible avec une ligne express !

La présence d'une fourche pose encore plus de problèmes dans le cas d'une rocade destinée à mailler le réseau et à faciliter les liaisons de banlieue. En effet la réduction des fréquences ne concerne pas seulement la terminaison (dans notre cas le tronçon de Champigny à Noisy-Champs) mais l'ensemble de la ligne de proche en proche : si seulement un train sur deux part de Champigny en direction de St Denis, jusqu'où la ligne subira cette réduction de fréquence ? Sauf à créer un terminus intermédiaire elle s'étendra jusqu'à Champigny, c'est-à-dire sur l'ensemble de la ligne ! Ainsi qui dit fourche dit nécessité d'au moins un terminus intermédiaire.

Or, précisément les usagers ne veulent pas de terminus intermédiaire. Ils en comprennent la nécessité pour un tram comme le T3 soumis aux aléas de la circulation et aux problèmes de régulation qu'ils posent. Rien de tel pour une ligne de métro automatique, à condition de ne pas créer de fourches !

C'est pourquoi l'AMUTC demande que la rocade soit bouclée, c'est-à-dire qu'elle fonctionne comme une ligne unique (la ligne 15) sans aucun terminus intermédiaire obligeant à changer de train. Bien entendu nous sommes conscients des problèmes d'exploitation et de la nécessité de pouvoir retirer une rame ou en ajouter une en cas de difficultés. Mais il est très différent d'obliger tous les usagers à changer de train à un « terminus » situé au milieu de la ligne et de gérer les difficultés ponctuelles. Les métropoles les plus modernes s'équipent de telles lignes circulaires qui sont particulièrement lisibles pour les usagers (comme le périphérique pour les automobilistes) et particulièrement efficaces pour mailler le réseau et réduire les temps de trajet de banlieue à banlieue. Le « Grand Paris Express » aura-t-il un métro de retard ?

Nous comprenons bien la nécessité de prévoir des terminus provisoires permettant la mise en service de tronçons sans attendre l'achèvement de l'ensemble de la rocade. Nous l'avons vécu avec le boulevard périphérique. Mais à la finale ce dernier a été « bouclé » et il ne viendrait à l'esprit de personne de le couper ici ou là, même si cette coupure ne rallongeait le temps de parcours « que » de 5 à 10 minutes ! C'est pourtant ce qui est prévu.

Questions :

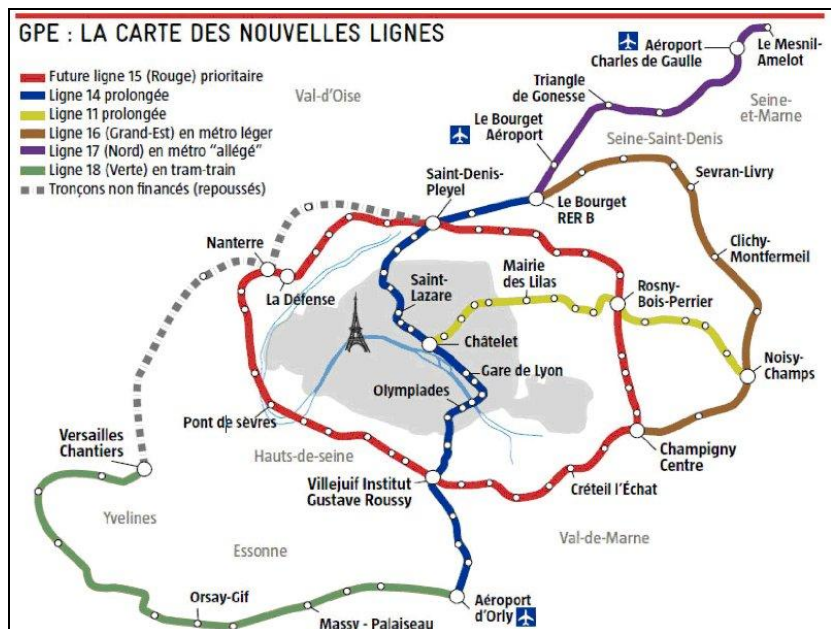
1. L'exploitation de la ligne 15 est-elle prévue en rocade bouclée ?
2. Quelles dispositions ont été prévues pour assurer la régularité de l'exploitation sans imposer aux usagers de changer de train dans des « terminus » intermédiaires ?

L'AMUTC estime qu'un pas en avant important a été fait par la décision du gouvernement de supprimer la fourche prévue à Rosny-sous-Bois. Le dispositif prévu par la SGP prévoyait en effet un triangle infernal (Rosny, Champigny, Noisy-Champs) comprenant deux fourches (voir le schéma d'ensemble de la SGP page 3) qui ne pouvait pas fonctionner sans au moins deux terminus intermédiaires. Ces derniers étaient prévus aux deux bouts du tronçon Rosny / Champigny, imposant deux changements entre Créteil et Bobigny. Drôle de façon de faciliter les liaisons de banlieue à banlieue comme demandées au débat public de 2010 !

Nous proposons d'aller au bout de cette démarche en supprimant la fourche proposée à Champigny en y localisant le terminus de la ligne 16 (orienté Est/Ouest). Sur la ligne 15, la gare orientée Nord/Sud servirait de terminus provisoire en attendant la poursuite des travaux vers Val de Fontenay et St Denis. Compte tenu de l'espace le long de la ligne de grande ceinture, il est plus facile d'insérer les voies de garage nécessaires à la gestion du terminus provisoire sur la 15 (au nord de la gare) que celles d'un terminus pérenne de la ligne orange (entre la gare et la Marne).

Faut-il sacrifier la rocade pour desservir Noisy-Champs ?

La carte ci-dessous montre qu'à l'évidence le tronçon de Champigny à Noisy-le-Grand appartient à la ligne 16 et n'a été rattaché artificiellement à la ligne 15 qu'à la demande des élus de Marne la Vallée qui ont fait prévaloir leurs intérêts locaux sur la cohérence du réseau au niveau régional.



Carte publiée suite aux annonces du 6 mars 2013

Nous avons montré ci-dessus que la création d'une rocade bouclée pouvait seule répondre aux demandes exprimées lors du débat public de 2010. Mais la desserte de Noisy-Champs justifie-t-elle de sacrifier cette rocade et d'en accepter les inconvénients ?

1. L'importance du programme de développement autour de Noisy-Champs

Les contrats de développement territorial en préparation suite à la création de la gare de Noisy-Champs envisagent la création d'un nombre important de logements ainsi que de nombreuses créations d'emplois. Il ne s'agit toutefois que de projets qui ne seront réalisés qu'à un horizon de 15 ans et au-delà. Les habitants de Marne la Vallée sont bien placés pour savoir que ces urbanisations prennent un temps très important pour être réalisés. Lancée en 1965, la ville nouvelle est loin d'être achevée, en dépit du contexte plus porteur à l'époque de sa création. Faut-il dans ces conditions se précipiter pour donner la priorité à la desserte de futures populations qui arriveront bien après le métro ?...si elles arrivent.

Il nous paraît de ce fait nécessaire de comparer les populations existantes et attendues sur les deux branches de la fourche : de Champigny à Noisy-Champs d'un côté (ligne 15 bis, en fait ligne 16), de Champigny à Rosny-sous-Bois de l'autre (ligne 15). Le bon emploi des deniers publics implique que la priorité soit donnée à la branche qui desservira le plus de monde en 2020, afin que les euros investis (le budget n'est pas illimité) rendent le maximum de services et que l'opérateur recouvre ses coûts.

Question :
 Quelles sont les prévisions de population et d'emploi sur chacune des deux branches (15 et 15 bis) : chiffres de l'existant, croissance prévue à l'horizon de mise ne service de la ligne 15 puis à horizon plus lointain ?

L'AMUTC estime qu'il serait grave de lâcher la proie pour l'ombre en donnant la préférence à des populations hypothétiques dont l'arrivée est loin d'être garantie dans le contexte économique qui prévaut depuis des années. Le développement de ce cluster peut très bien s'amplifier avec sa desserte actuelle (RER A et RER E) compte tenu des améliorations prévues à court terme (ligne 16 et ligne 11), même si la ligne 16 a son terminus à Champigny plutôt qu'à Noisy-Champs. Sa desserte resterait dans tous les cas d'une qualité exceptionnelle. On ne voit pas la raison impérieuse qui justifierait de sacrifier la rocade pour renforcer marginalement la desserte de ce cluster.

2. La décharge de la ligne A du RER

Un autre argument évoqué pour justifier la réalisation prioritaire de la ligne 15 bis est la situation préoccupante de la ligne A qui fonctionne à la limite de ses capacités. Mais le problème concerne principalement la partie centrale de la ligne, après Vincennes (où la branche de Boissy-St Léger rejoint la branche Marne-la Vallée : une fourche génératrice de difficultés...), voire après Val de Fontenay (correspondance avec le RER E). La mise en service de la ligne 15 bis telle qu'elle figure au projet ne changera pas grand-chose à ces difficultés.

Mais surtout il faut se placer à l'horizon de mise en service de la ligne 15 qui n'interviendra pas avant la mise en service (en 2020) du prolongement du RER E à la défense, qui a été déclaré d'utilité publique le 31 janvier 2013. Cette mise en service assurera une alternative crédible à la ligne A pour se rendre à la Défense et au-delà. Elle contribuera puissamment à décharger cette ligne.

La mise en service de la ligne 15 se traduira en particulier par une correspondance à St Maur-Créteil avec la ligne de Boissy-St Léger et devrait de fait décharger sensiblement cette ligne en permettant aux usagers d'aller directement vers Villejuif et la banlieue Sud. C'est la beauté d'une rocade. Elle la déchargera encore plus si la ligne 15 va vers Val de Fontenay et vers St Denis dans le cadre d'une vraie rocade bouclée.

Enfin, le prolongement de la ligne 11 est prévu à court terme et permettra de compléter la réduction de la fréquentation de la ligne A pour tous ceux qui se dirigent vers la proche banlieue Est ou la banlieue Nord (correspondance à Rosny-sous-Bois).

Ainsi l'argument de décharge de la ligne A du RER n'est absolument pas crédible et plaide plutôt pour la réalisation d'une vraie rocade bouclée. Au minimum l'argument doit être fondé sur de vraies prévisions de trafic.

Question :

Quelles réductions de trafic sur la partie centrale de la ligne A apporteront respectivement :

- le prolongement du RER E (correspondance à Val de Fontenay et à Bry-Villiers)
- la mise en service de la ligne 15 (correspondance à St Maur-Créteil)
- le prolongement de la ligne 11 (en correspondance avec le RER E à Rosny-sous-Bois)
- la mise en service de la ligne 15 bis sans terminus à Champigny telle que proposée au dossier (intégration à la ligne 15 sud sans changement de train, correspondance avec la ligne 15 nord avec changement de train)
- la mise en service de la ligne 15 bis avec terminus à Champigny, en correspondance avec la ligne 15, nord et sud, avec changement de train.

3. Les prévisions de trafic

Le rapport Auzannet a souligné la nécessité d'adapter le dimensionnement des différents tronçons aux prévisions de trafic, en montrant que le trafic attendu sur la ligne 16 serait bien moindre que celui prévu sur la rocade. Il serait paradoxal de donner la priorité aux parties du réseau qui seront les moins utilisées, là où chaque euro investi rendra moins de services et là où l'exploitation générera les charges les plus élevées pour le STIF du fait de moindres recettes voyageurs.

Pour éclairer les choix à réaliser, il est nécessaire de comparer les prévisions de trafic sur les deux branches en concurrence (15 et 15 bis).

Question :

Quelles sont les prévisions de trafic pour la branche Champigny / Val de Fontenay (ligne 15) et pour la branche Champigny / Noisy-Champs (ligne 15 bis) ?

4. Les ruptures de charge

La gare de Champigny-centre mettra en correspondance la rocade avec les lignes 16 ou 15 bis.

Dans sa configuration Nord/Sud la gare permettrait à terme aux usagers allant de la banlieue sud vers la banlieue Est (et inversement) de faire leur trajet sans rupture de charge, tandis que les usagers venant de la banlieue sud pour aller vers Noisy-Champs (et inversement) seraient obligés de changer de train. Dans sa configuration Est/Ouest la gare permettrait au contraire les trajets directs de Villejuif vers Noisy-Champs et pénaliserait les usagers allant de la banlieue sud vers la banlieue Est.

Il s'y ajoute le double terminus prévu sur la ligne 16 à Noisy-Champs qui se traduirait aussi par l'obligation de changer de train pour les usagers de la ligne 16. Cette solution est en outre particulièrement coûteuse. Elle conduit à des ouvrages très pénalisants pour l'aménagement du secteur en juxtaposant les voies de garage associées à chacun des terminus. En outre, ce double terminus complique sérieusement la correspondance avec le terminus de la ligne 11 prolongée, dans un secteur où passe déjà le RER A. Il serait beaucoup plus simple, logique et économique de placer le terminus au bout de la ligne 16, à Champigny, dans l'emprise prévue aujourd'hui par la gare figurant au projet.

L'AMUTC demande que les deux solutions soient comparées afin de réduire au maximum le nombre des usagers contraints de changer de train à Champigny et à Noisy-Champs.

Questions :

1. Quelle est la proportion des usagers qui seront obligés de trains pour chacune des deux configurations (gare Nord Sud et gare Est Ouest), à Champigny et à Noisy-Champs, aux différents horizons de mise en service.
2. Le double terminus de Noisy-Champs permettra-t-il de faire passer des trains directs de Champigny à Chelles ?
3. Quelles sont les dispositions prévues pour assurer une correspondance de bonne qualité entre le prolongement de la ligne 11, le RER A et les lignes 15 bis et 16 à Noisy-Champs ?

En conclusion, nous sommes convaincus que l'objectif de maillage de l'ensemble du réseau régional justifie à lui seul de privilégier la rocade bouclée que nous défendons avec l'immense majorité des franciliens et des personnes qui ont participé au débat public.

Il appartient à la SGP de justifier que cette option aurait des conséquences négatives sur le réseau et il ne suffit de dire qu'elle est « juridiquement obligée » de mettre en œuvre une solution manifestement mauvaise. Nous attendons avec confiance les chiffres permettant de se faire une idée plus précise, chiffres qui ne figurent pas au dossier d'enquête.

Pourquoi cacher le projet de gare de Champigny Centre ?

Depuis le 26 janvier 2011, date de la publication du protocole entre l'Etat et la Région, protocole qui a été préparé avec ses équipes, la SGP sait qu'une ligne du Grand Paris Express reliera à terme Champigny Centre à Val de Fontenay et à St Denis et qu'une correspondance devra être organisée avec la ligne rouge Sud. **Cela fait donc près de 3 ans (34 mois) que la SGP est informée des enjeux relatifs à la gare de Champigny Centre.**

On peut comprendre que dans le souci de revenir au maximum vers son projet initial (le grand huit) la SGP ait voulu privilégier la solution d'une gare Est/Ouest assurant une liaison directe vers Noisy-Champs. Mais il est proprement inadmissible que la SGP ait décidé d'ignorer purement et simplement l'arrivée de la « ligne orange » qui figure pourtant dans son avis motivé de mai 2011 (il y a 30 mois).

Il n'est pas acceptable qu'elle se retranche sur le fait que le tracé précis de cette ligne orange n'est pas complètement précisé tant que le processus de concertation n'est pas achevé. Il est clair en effet que cette ligne arrivera du Nord et qu'elle sera en correspondance avec la ligne rouge. Il était donc tout à fait possible à la SGP d'étudier les diverses façons de raccorder les deux lignes sur la base des trois options ouvertes :

- terminus sur la ligne rouge (orienté Est/Ouest), la rocade filant directement vers Val de Fontenay ;
- terminus sur la rocade (orienté Nord/Sud), la ligne rouge filant directement vers Noisy-Champs ;
- interopérabilité, la rocade passant sous la ligne rouge pour venir se raccorder à la ligne 15 sud un peu avant St Maur-Créteil (nécessité d'assurer un virage prononcé et de rattraper la différence d'altitude).

Les éléments fournis lors de la concertation de 2012 étaient des plus vagues et les réponses apportées par la SGP l'étaient également comme en témoigne le compte rendu de la concertation.

Aujourd'hui, de nouveau, aucune de ces options n'est présentée au dossier d'enquête publique alors qu'il est évident que la SGP les a étudiées, à moins qu'elle soit incapable d'accomplir ses missions de base, ce qui est peu probable. Force est de conclure que c'est de manière délibérée que ces options sont cachées au public afin qu'il ne puisse pas exprimer son avis. Le bilan de la concertation montre bien que la SGP estime que ces choix ne relèvent ni du débat public, ni de la concertation.

Questions

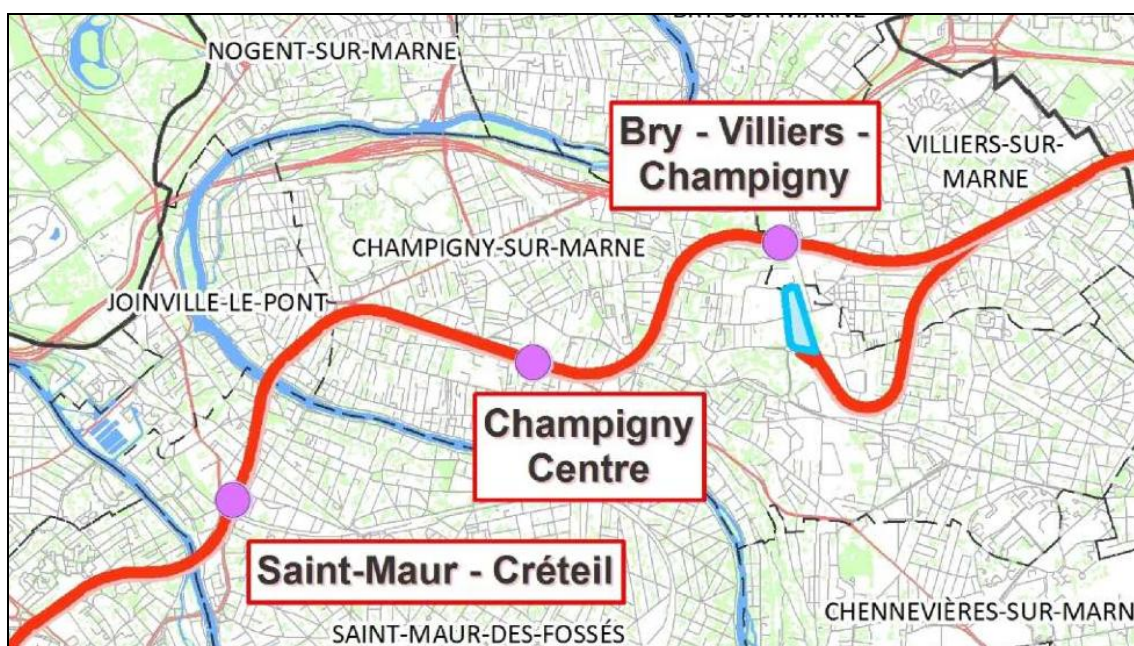
1. A quel moment le public pourra-t-il donner un avis sur ces questions qui n'ont été abordées ni lors du débat public de 2010, ni lors de la concertation « renforcée » de 2012, ni lors de la présente enquête publique ?
2. La SGP acceptera-t-elle de communiquer à la commission d'enquête les études qu'elle a réalisées sur cette question afin que ces dernières puissent être portées à la connaissance du public ?

Pour sa part, l'AMUTC regrette de n'avoir pas ces informations, qui lui ont été refusées. Nous ne doutons pas que lorsqu'elles seront publiées, si la commission d'enquête les obtient et les diffuse, elles renforceront les arguments en faveur de l'option que nous défendons : retour au protocole d'accord du 26 janvier 2011 et mise en œuvre des décisions du Premier Ministre annoncées le 6 mars mettant la rocade de proche couronne au cœur du Nouveau Grand Paris et la dénommant ligne 15.

C'est dans cet esprit que nous demandons la mise en place **d'une vraie rocade bouclée sans terminus intermédiaire à Champigny**, ni fourche génératrice de graves difficultés en plus d'être extrêmement onéreuse.

Simplifier l'accès aux ateliers (SMR)

Le projet présenté à l'enquête publique prévoit de localiser les ateliers sur la ligne 15 bis en les enterrant partiellement sous le parc départemental du Plateau, ce qui impose de créer un accès spécifique à la fois coûteux et peu fonctionnel :



Extrait de la carte pièce D page 10

Cette carte montre bien qu'il serait possible d'accéder directement aux ateliers depuis la gare de Champigny Centre de manière plus économique. Le dossier ne donne pas les raisons d'un choix qui paraît à première vue aberrant. Quoiqu'il en soit, il est clair que si la réalisation de la ligne 15 bis était différée de quelques années, une solution alternative pourrait être trouvée et qu'elle serait sans doute plus économique.

.../...

Conclusion

Nous avons estimé nécessaire de rappeler les étapes du projet pour montrer à quel point nos droits constitutionnels à l'information et à la participation aux décisions (charte de l'environnement) ont été bafoués dans le processus opaque qui a suivi la publication du protocole entre l'Etat et la Région début 2011. Ce processus en a dénaturé certaines options fondamentales comme la rocade bouclée. Ce sont en fait les habitants et les usagers qui ont été écartés du processus de décision dans une phase essentielle et on vient leur dire aujourd'hui qu'on ne peut rien changer, sauf à la marge !

Nous comprenons la difficulté pour la commission d'enquête de trouver une réponse appropriée.
> D'un côté l'utilité publique du projet n'est pas contestable et **l'AMUTC le soutient pleinement** : il est temps de réaliser la rocade proposée par le Conseil Régional (Arc Express devenu Grand Paris Express) notamment dans sa partie Sud, efficacement portée par l'association Orbival.
> D'un autre côté, certains aspects de ce projet sont proprement désastreux et la conception actuelle de la gare de Champigny Centre en fait partie.

Il s'agit d'investissements considérables à un moment où les fonds publics doivent être utilisés avec la plus grande rigueur afin de ne pas être gaspillés et où le gouvernement demande légitimement que le projet soit bien dimensionné eu égard aux prévisions de trafic.

Ces investissements nous engagent pour cent ans au moins. Cela justifie de bien réfléchir à nos choix, de les peser et d'y associer comme le prévoit la constitution l'ensemble du public et pas seulement une petite partie des élus locaux comme cela a été fait depuis 2011. Nous souhaitons que l'intérêt général, celui des usagers et des habitants de l'ensemble de la région, prévale sur la coalition d'intérêts locaux à courte vue.

Si tel est le cas, la ligne 15 sud présentée à l'enquête sera modifiée pour s'inscrire réellement dans la rocade bouclée et les élus de Marne la Vallée accepteront que Noisy-Champs ne soit desservi « que » (*excusez du peu !*) par le RER A (Vers Paris, la Défense et l'Ouest Parisien), le RER E (vers Paris, la Défense et l'Ouest Parisien), la ligne 11 (vers la banlieue Est et Paris) et la ligne 16 (vers Champigny Centre à l'Ouest, où la correspondance avec la ligne 15 - rocade bouclée - les mettra en relation avec toutes les banlieues, et vers le Bourget au Nord).

Serait-ce vraiment les pénaliser au-delà du raisonnable et mettre en péril l'avenir de ce cluster ?

C'est l'intérêt de la Région qui doit guider les caractéristiques retenues :

« Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. » Article premier de la loi relative au Grand Paris qui régit la SGP.

Frédéric MARION

Président de l'AMUTC

PJ :

- Courrier au premier ministre, en date du 24 octobre 2013
- Lettre ouverte aux élus de l'Est parisien, en date du 25 octobre 2013
- Courrier à M. Lecler en charge du dossier Grand Paris au ministère de l'Égalité des territoires et du Logement, en date du 11 octobre 2013
- Courrier du Député Razzy Hammadi envoyé à M. Guyot, le 7 octobre 2013