

Enquête publique du projet de la ligne 15 Est

<http://enquetepubliqueligne15est.fr/deposez-votre-avis-en-ligne/index.html>

*Le 25 avril 2016, les préfets de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne ont signé l'arrêté préfectoral conjoint relatif à l'ouverture de l'enquête publique sur la ligne 15 Est du Grand Paris Express.
Du lundi 23 mai au lundi 27 juin 2016, les habitants sont invités à s'informer et à s'exprimer sur le projet de la ligne. Présidée par Madame Marie-Claire Eustache, elle est organisée par la préfecture de Seine-Saint-Denis.*

Alors que la région Ile de France voit sa population augmenter et que les défis écologiques -dont la transition énergétique et la qualité de notre santé liée à celle de nos environnements- prennent chaque jour de l'ampleur, le projet du Grand Paris apporte incontestablement des voies d'amélioration.

La réussite de ce projet politique se mesurera à l'aune des instances démocratiques mises en place en accompagnement de la démocratie représentative, et à sa capacité de préserver, donc de valoriser, les fonctions maraichères, agricoles et forestières de la Région, en particulier.

En deçà des questions d'aménagement du territoire et après l'équilibrage entre les lieux de travail et de résidence afin d'éviter les nombreux et fastidieux déplacements contraints quotidiens, le projet dit « Grand Paris Express (GPE) » permet d'élargir, de restructurer et de moderniser le réseau des transports urbains ferrés qui constitue, pour le moins, la plateforme vitale de l'économie en agglomération centrale. Souhaitons qu'il soit réalisé dans les meilleures conditions.

Aussi faut-il que le futur métro automatique vienne optimiser l'ensemble du réseau francilien. Abandonnant (trop peu) l'idée de relier principalement des zones d'excellence économique (clusters de Christian Blanc), le projet redéfini en 2013, par le gouvernement Ayrault, n'est pas allé au bout de sa démarche de système intégré, au bénéfice des usagers Franciliens et autres : deux lignes structurantes, la liaison M14 (+ M17 ?) Nord-Sud de Roissy à Orly et **la rocade M15 maillante en petite couronne.**

Cette rocade périphérique doit être Express car elle lie, raccorde et dynamise un réseau actuellement radial hors de Paris.

En revanche, les autres nouvelles lignes, qui ont une fonction métropolitaine pour desservir prioritairement des territoires élargis, peuvent et doivent offrir un maximum de gares.

C'est dans ce contexte que sont proposées, à la découpe, les enquêtes publiques en cours.

Hélas, sur l'ensemble du dispositif aucune enquête publique formellement organisée n'est venue démocratiquement avaliser, ou non, les décisions prises en réunion fermée.

Hélas, une ligne M16 actuellement sur dimensionnée, et tronquée à Noisy-Champs, vient perturber fortement la dynamique du système !

Dans ce contexte, comment comprendre les enjeux de la section Champigny – St Denis Pleyel ?

Sa fonctionnalité dans la rocade périphérique Express se heurte actuellement au dispositif appelé fort justement « d'escargot » !

A Champigny, la gare de rocade doit permettre d'accueillir la correspondance avec la ligne M16, et non le contraire ! C'est la condition d'un système efficient.

Ce choix de fonctionnalité permettrait des économies considérables, proche du milliard d'Euros pour la seule réalisation des infrastructures, en évitant les 'usines à gaz' que sont la triple gare terminus de Noisy-Champs et le dispositif complexe, et superfétatoire, de la fourche actuellement prévue à Champigny.

➤ **Pourquoi la section sud de la M15 irait jusqu'à Noisy-Champs ?**

Pour de simples raisons politiciennes dues à l'antériorité du projet Orbival, non complètement fusionné et intégré dans le GPE.

Augmentées d'une position intransigeante de quelques élus locaux de Marne la Vallée (*cf. une rencontre organisée par l'AMUTC en 2013, mais sont-ils encore élus ?*) désireux d'aller sans correspondance à Roissy et à Créteil ! Des revendications sectorielles, voire privées, au détriment de l'intérêt général.

Enfin parce qu'une prestigieuse école d'ingénieurs fait peser son choix dans le même sens. Voilà qui réjouit des entreprises du BTP qui doivent déjà nourrir de juteux plans immobiliers sur les terres agricoles ou forestières qui deviendraient situées à une demi-heure du centre de Paris !!! Nous pouvons déjà imaginer les publicités !!! Bonjour l'extension urbaine...

Les (grands) bénéficiaires des (quelques) uns feront les grandes pertes des (nombreux) usagers !

- Le second défaut majeur de ce tronçon de rocade est son tracé faisant doublon avec le RER E dans le couloir Champagne –Noisy-le-Sec. Il peut se comprendre, géographiquement, bien qu'il y avait un autre itinéraire plus efficace. Oublions.
- **Au nord, la rocade M15 pourrait également offrir une correspondance avec la M16** grâce à son prolongement par un tronçon Le Bourget – Hôpital Avicenne ou Bobigny via Drancy centre. En rejoignant la M15, ce tronçon éviterait le doublon M17-M16 entre Le Bourget et St Denis Pleyel, délicat à gérer en fonctionnement.
- **Enfin, il y aurait des enjeux de calendrier ?** Certes à Noisy-Champs / Marne la Vallée on est impatient ! Et pourtant, la zone est desservie par 2 RER et peut recevoir rapidement la M11 offrant un accès direct au cœur de Paris. S'il devait y avoir un compromis (diplomatique et historique), que la M16 soit réalisée avant le tronçon M15 Est ! Ce choix ne pèserait pas durant un siècle entier !!!

Pourquoi déposer cet avis citoyen, alors que d'expérience je sais qu'il n'aura aucune suite, étant considéré comme hors sujet ?

Pour répondre précisément à une des très grandes faiblesses de l'organisation des enquêtes publiques à la découpe. Surtout ne pas remettre en cause le système général et le fragile accord politicien obtenu en réunion d'élus, hors expression citoyenne organisée.

Pourtant, les citoyens doivent savoir.

Savoir qu'un système de transports publics n'a pas pour objectif principal d'améliorer les conditions de mobilité de ses usagers. Des intérêts économiques et politiques passent en premier ! Même s'ils coûtent très cher à la communauté, comme les deux dispositifs de Champigny et de Noisy-Champs, vraies "usines à gaz" extrêmement coûteuses en investissement et en fonctionnement (bis !).

Savoir que même les experts du STIF ont fini par baisser les bras face à la détermination politicienne !

Et puis, peut-on se taire, dans une « démocratie » ?

*Maurice Fay,
Ex administrateur de l'AMUTC et de l'AUT*

Le 27 juin 2016, observation n° 346

GPE : LA CARTE DES NOUVELLES LIGNES

- Future ligne 15 (Rouge) prioritaire
- Ligne 14 prolongée
- Ligne 11 prolongée
- Ligne 16 (Grand-Est) en métro léger
- Ligne 17 (Nord) en métro "allégé"
- Ligne 18 (Verte) en tram-train
- ■ Tronçons non financés (repoussés)

