

CHAMPFORT Gérard

4 Résidence de Galande

92320 CHATILLON

Constatation et point de vue

Avant de poser mes questions sur les projets, je veux exprimer comme cela a très souvent été fait que les projets Grand Paris et Arc Express sont complémentaires et non concurrents sur le même créneau : Arc Express s'adresse aux Franciliens et à leur quotidien de transport alors que le Grand Paris s'adresse principalement aux personnes externes à l'Île de France pour un usage non quotidien.

Sans nier l'utilité d'un projet mettant en relation l'Île de France avec les autres régions et autres pays, force est de constater que la préoccupation de la majorité est de :

- désenclaver les centres urbains des banlieues qui se densifient, et ce, de plus en plus loin de Paris,
- faciliter et diminuer le temps de trajets des franciliens entre leur domicile et leur lieu de travail, leur lieux de spectacles et d'activité, leurs lieux de chalandage.

Le désenclavement implique un tracé et un positionnement de gares dans les centres urbains, ce que proposent certains tracés d'Arc Express.

Faciliter et diminuer le temps de transport implique un maillage fin des banlieues et des zones d'emploi par des stations peu éloignées et raccordées aux autres lignes, l'éloignement des stations du réseau Arc Express étant un minimum qu'il faudrait améliorer. De plus, une diminution du nombre de changements doit être envisagée par prolongation de lignes existantes de métro et tramways, chaque changement induisant un temps en moyenne de dix minutes. Pour contrebalancer l'augmentation du nombre de stations, on peut mettre en place des trains semi-directs sur des parcours longs comme cela existe déjà sur les RER.

C'est pourquoi j'opte sans hésiter pour un réseau de type Arc Express modifié qui pourrait être complété par certaines options du réseau Grand Paris après étude.

Questions

Je me centrerai sur des questions générales et sur le tracé de l'arc sud et principalement sur les communes de Bagneux, Chatillon, Clamart et Meudon que j'habite et que je connais bien et qui ont vu récemment leur population augmenter sensiblement, sans que ce processus soit terminé. Ces communes ont besoin d'un réseau performant tant en étoile jusqu'au centre ville qu'en rocade de banlieue à banlieue.

-Sur les tracés et les moyens de transport :

- La prochaine mise en service du tramways T6, va augmenter le flux vers la station Chatillon-Montrouge de la ligne 13. Une dé-saturation de cette ligne à cet endroit passe par la

prolongation du T6 jusqu'à la Porte d'Orléans autorisant une liaison avec le T1 et la ligne 4. Cette extension est-elle envisagée ? Sinon, pourquoi ?

- Dans l'optique d'une desserte du centre de Chatillon par un métro en rocade, la prolongation de la ligne 13 jusqu'au centre de Chatillon est-elle envisagée ? Sinon, pourquoi ?
- Dans l'optique d'une desserte du centre de Bagneux par un métro en rocade, la prolongation de la ligne 4 jusqu'au centre de Bagneux est-elle envisagée ? Sinon, pourquoi ?
- Un tracé en rocade au niveau de l'A86 (en double ou en remplacement des tracés proposés) et prolongation des lignes de métro existantes jusqu'à l'A86 sont-ils envisagés ? sinon, pourquoi ?
- Tout le monde s'accorde à dire que le roulement sur pneu est moins écologique et plus coûteux que le roulement sur rail. Pourquoi ce choix a-t-il été fait pour le T6 ? Peut-il être remis en cause ? Pourquoi pour le T6 avoir fait le choix d'une technologie de tramways qui a posé problème là où elle a été mise en place et qu'elle n'est pas en synergie avec les autres tramways franciliens d'une autre technologie ?

-Sur le plan financier :

- Quel est le coût comparé tant en investissement qu'en fonctionnement de chaque tracé, tronçon par tronçon ?
- Quels sont les modes de financement des projets et leur incidence sur les impôts locaux et sur les impôts levés par l'Etat ?
- Comment la loi de finance 2011 peut-elle inclure des financements du projet Grand Paris alors même qu'il n'y aura qu'un seul projet et que ce projet pourrait ne pas être choisi ? Ces fonds seront-ils transférés automatiquement à un projet concurrent qui serait choisi en lieu et place ? S'agit d'une décision déjà prise qui réduit le débat public à une mascarade ?

-Sur le plan de la procédure :

- Comment et par qui vont être choisis les tracés des deux projets ? Comment les remarques, suggestions et objections vont-elles être prises en compte ?
- Quelle est l'espérance de prise en compte de l'avis du public, et non pas celui des quelques représentants « éclairés » ? Peut-on espérer ne pas assister à la même bouffonnerie que celle qui a présidé à l'enquête d'utilité publique à Chatillon à propos du projet Cœur de Ville et de la proposition de modification du PLU qui a vu une enquêtrice publique et le maire traiter par le mépris et l'indifférence les remarques faites pour n'en retenir aucune ?
- Quels sont les critères des technocrates du Conseil d'Etat pour considérer que le projet Arc Express est inadapté ? S'agit-il d'une inadaptation aux desideratas du pouvoir exécutif ? Les vues du Conseil d'Etat sont-ils en adéquation avec les besoins des citoyens et habitants franciliens ? S'agit-il d'une nouvelle décision qui vise consolider un fait accompli et à réduire le débat public à une mascarade ?