



Communiqué

L'AMUTC conteste « l'offre complémentaire » recommandée par la SGP et demande un débat public sur la desserte de la proche banlieue Est

La Société du Grand Paris a adopté le 26 mai un « acte motivé » définissant un schéma d'ensemble du Grand Paris Express. Ce schéma comprend trois lignes de métro automatique :

- Une grande rocade de 95 Km en forme de citrouille (ligne rouge), très proche des propositions initiales du « métro du Grand Paris ». Cette rocade assure une liaison directe entre Roissy et La Défense.
- Une radiale comprenant 21 Km de voie nouvelle entre Saint Denis et Orly par le centre de Paris (ligne bleue), intégrant l'actuelle ligne 14. La liaison directe entre Orly et Roissy est abandonnée.
- Un arc Grand Ouest de 50 Km (ligne verte), reliant Nanterre à Orly par Versailles et Saclay, conformément au projet de métro du Grand Paris.

L'acte motivé consacre en fait l'abandon du projet Arc Express

Arc Express c'était avant tout l'idée d'une rocade en proche banlieue assurant un maillage serré du réseau afin d'améliorer les liaisons de banlieue à banlieue et de désaturer au maximum la zone centrale. Certes la ligne rouge reprend une partie des tracés proposés pour Arc Express, mais sa forme étrange et son excentricité vers le grand Est l'empêchent irrémédiablement de remplir les objectifs assignés à Arc Express : sa partie Est, beaucoup trop éloignée, est incompatible avec un maillage efficace et ne peut décharger la partie centrale.

Le débat public avait pourtant plébiscité Arc Express

Le débat public très large qui s'est tenu du 30 septembre 2010 au 31 Janvier 2011 a pourtant plébiscité le projet Arc express et conduit à préconiser le bouclage de cette rocade par **la réalisation rapide d'un arc Est en proche banlieue**. Le rapport Auzannet a démontré qu'un tel bouclage assurerait le meilleur service aux usagers, générerait le trafic le plus important et contribuerait le plus à désaturer la zone centrale qui est au bord de l'asphyxie.

Une « offre complémentaire structurante » qui n'est pas intégrée à une rocade bouclée

Pour toute réponse, l'acte motivé « recommande » une « offre complémentaire structurante » constituée d'un arc en proche banlieue Est en forme de fourche. Aucune indication n'est donnée sur sa date de réalisation ni sur sa forme d'exploitation. Cet arc serait réalisé par le STIF et n'intéresse pas la SGP. **La seule certitude est que cet arc Est ne ferait pas partie d'une rocade bouclée**, ce qui lui enlève une grande partie de son intérêt.

L'AMUTC ne peut croire que des dizaines de milliards d'euros pourraient être engagés sans tenir compte de la principale conclusion du débat public, en écartant les résultats des diverses simulations. Le réseau proposé n'est pas seulement sous optimal. Il constitue un exemple caricatural du sacrifice de l'intérêt général à la recherche à tout prix d'un consensus politique.

Une exigence démocratique : un débat public sur l'arc Est

C'est pourquoi **l'AMUTC est décidée à poursuivre son action en faveur d'une rocade bouclée en proche couronne**. Dans cet esprit, l'AMUTC demande la publication du rapport Auzannet et des simulations disponibles sur les trafics des trois lignes du plan d'ensemble et sur celui de l'arc Est.

L'AMUTC constate que l'accord entre le gouvernement et la région, rendu public le 26 janvier 2011, n'a pu être réellement débattu puisque le débat public a été clos le 31 janvier. Cet accord laissait ouverte la possibilité d'intégrer l'arc Est à une rocade bouclée. C'est d'ailleurs l'un des scénarios étudié par le rapport Auzannet.

Compte tenu de l'urgence de la réalisation de l'Arc Est, **l'AMUTC demande qu'un débat public soit organisé avant la fin de l'année 2011**.

Ce débat devra être éclairé par les simulations réalisées dans le cadre du rapport Auzannet, complétées par les études correspondant au nouveau tracé proposé pour l'arc Est et précisant les modes d'exploitation envisagés pour la fourche de Rosny-sous-Bois.

L'AMUTC entend s'appuyer sur ces études pour démontrer que l'intérêt général est de réaliser une rocade bouclée en proche banlieue et pour défendre le tracé le plus direct qui figurait dans le protocole du 26 janvier et qui n'a pas été débattu.

Ce faisant **l'AMUTC entend se placer du point de vue de l'intérêt général**. Nous nous refusons à opposer les territoires. Ce qui compte c'est la réponse apportée aux besoins des usagers.

Nous démontrerons qu'il est possible de réaliser un réseau efficient sans sacrifier la desserte de territoires qui souffrent aujourd'hui d'être enclavés, ni de ceux qui offrent des possibilités de développement urbain. C'est précisément le rôle du débat public de faire émerger les solutions les meilleures pour l'ensemble des territoires et des acteurs.