

Délibération affichée à l'Hôtel de Ville  
et transmise au représentant de l'Etat  
le 25 juin 2019

## CONSEIL DE PARIS

### Extrait du registre des délibérations

-----

### Séance des 11,12, 13 et 14 juin 2019

#### 2019 V.196 Vœu relatif au Grand Paris Express

-----

Le Conseil de Paris,

Dès les premières réflexions sur le Grand Paris, le transport est apparu comme un levier majeur dans la construction d'une nouvelle métropole. Chaque jour, 8,5 millions de voyageurs empruntent les transports en commun en Île-de-France. Certaines lignes, comme la 13 et les RER A et B, sont arrivées à saturation et les déplacements des Franciliens sont devenus de plus en plus longs. Les habitants d'Île-de-France passent en moyenne 1 heure et 20 minutes dans les transports au quotidien.

Afin de répondre à cette forte augmentation du trafic (+21% en 10 ans), les élu.e.s de la petite et grande couronne ont travaillé ensemble à la réalisation d'un nouveau réseau de transport et ont trouvé un consensus sur son tracé.

Par le lancement en avril dernier d'une concertation sur les interconnexions des lignes 15 Sud et 15 Est du Grand Paris Express par la Société du Grand Paris (SGP) ainsi que les dernières annonces faites par son président, le gouvernement continue à remettre en cause le plan initialement tracé du futur supermétro francilien et de sa livraison.

Les contraintes techniques et financières invoquées amèneraient plusieurs lignes du futur Grand Paris Express à faire l'objet de modifications substantielles : interopérabilité entre la ligne Sud et Est incertain, probable mise au sol de la ligne 18, déplacement de la gare de La Défense...alors même que des travaux ont déjà été engagés conformément au plan initial, comme à Champigny-sur-Marne où un ouvrage d'entonnement est déjà largement engagé et qu'il serait question d'abandonner. De nombreux élu.e.s de Seine-Saint-Denis et du Val de Marne, maires, présidents de territoires et de départements réunis au sein de l'Association de promotion de la ligne 15 Est, craignent que l'abandon de l'entonnement de Champigny ne soit le prélude à l'abandon pur et simple de la ligne 15 Est. Ce qui serait une remise en cause de l'esprit même du projet Grand Paris Express qui prévoyait qu'après réalisation des 200 km du réseau le contournement de Paris soit possible en rocade, sans changer de rame.

Par ailleurs, depuis le début des travaux en 2015, le Grand Paris Express ne finit plus de connaître des reports de livraison de ces lignes (mise en service de la ligne 15 sud en 2025 au lieu de 2020, ligne 15 Est en 2030 au lieu de 2025, ligne 15 Ouest en 2034 au lieu de 2030, la ligne 18 qui doit notamment desservir les pôles de recherche du plateau de Saclay doit s'échelonner entre 2027 et 2030...). Aujourd'hui, certains experts pensent que les dates de 2035 ou 2040 sont plus crédibles, alors que le chantier aurait dû

être livré en 2030, ce qui a directement pour conséquence l'aggravation des conditions de transport des utilisateurs de la ligne 14, tributaires d'un passage par Paris pour leur transport de banlieue à banlieue.

Ces nombreux reports et revirements sont durement ressentis par nous, élu.e.s et habitants d'Ile-de-France, D'une part, atteindre les objectifs du Grand Paris pour lequel Paris a tant œuvré se complexifie. La construction d'une grande métropole dynamique, solidaire et durable passe, notamment, par la création d'un réseau de transports publics dont le but est d'être à la fois une armature reliant les grands pôles économiques de la région, mais aussi un support de développement local et de rééquilibrage métropolitain, dont les futures gares du nouveau réseau seraient les têtes de pont.

D'autre part, l'urgence climatique et l'inquiétude générée par les changements climatiques, que les Français ont largement manifestée au cours du Grand Débat, nous oblige à agir avec détermination. Les élu.e.s de l'agglomération parisienne s'étant déjà fortement engagés dans la lutte contre le réchauffement climatique (limitation voire interdiction des véhicules les plus polluants, augmentation de l'offre de métro, train, bus et tramway, services de voitures et de vélos partagés, subvention à l'achat de véhicules propres, covoiturage, plan « mobilités actives et douces », etc.) ont besoin que l'État s'implique et les accompagne dans ces transformations.

Les élu.e.s des territoires du Grand Paris ont l'ambition collective de construire une métropole inclusive qui ne saurait être sacrifiée sur l'autel du seul critère financier, dont la vision court-termiste serait ici de nature à empêcher un progrès historique.

Le conseil de Paris, entend ici exprimer sa solidarité avec les villes et leurs habitants, qui sont concernés par l'amélioration stratégique de l'offre de transport dans la métropole et au-delà dans tout le territoire francilien.

Aussi, sur proposition de Rémi Féraud et des élu.e.s du groupe socialiste et apparentés,

Émet le vœu :

Que la Maire de Paris demande au gouvernement que :

- Le tracé initial du Grand Paris Express soit respecté et réalisé dans son intégralité et dans les délais prévus
- Les dispositifs d'interconnexion et d'interopérabilité, tels que prévus dans le projet initial, garants de la cohérence du réseau, ne soient pas considérés comme des variables budgétaires, mais comme nécessaires à l'attractivité du nouveau métro pour les futurs usagers et à sa capacité d'adaptation pour les prochaines décennies.
- L'aménagement des futures gares réponde à un haut niveau d'ambition urbaine afin de stimuler le développement des quartiers environnants et de manière à optimiser l'intermodalité avec les autres modes de transports en commun et les modes de déplacement actifs.