



Vincennes, le 25 février 2010

Monsieur le Président,

Vous savez combien le prolongement de la ligne n°1 du métro à l'Est tient à cœur à chacun des membres de la liste d'union Nouveau Centre – UMP que je conduis dans le Val-de-Marne.

En matière de politique de transport, il y a souvent les mots et il y a les faits. Les faits : ce sont les villes de Saint-Mandé et de Vincennes qui ont donné l'impulsion majeure pour « boucler le tour de table » afin de financer les avant-études qui ont établies, définitivement, que le projet de prolongement de la ligne 1 au-delà du terminus était économiquement, financièrement et techniquement viable. Les faits, c'est que les élus de la majorité présidentielle de notre département ont obtenu, de l'Etat en juillet 2006 puis, après un intense lobbying, de la Région Ile-de-France en novembre 2006, la relance de ce projet qui sommeillait depuis des décennies : en tant que maire de Vincennes, j'ai créé avec les élus de Fontenay et de Saint-Mandé le *Collectif des Elus pour le prolongement de la ligne n°1* – un Collectif ouvert à toutes les tendances politiques – et ensemble, nous étions parvenus, avec l'aide décisive de votre association, à faire inscrire dans le contrat de projet Etat-Région 2007-2013 le financement des crédits d'étude. Trois ans après le vote par la Région du contrat avec l'Etat, l'Exécutif socialiste et vert n'a toujours pas financé ni lancé les études sur le prolongement de la ligne n°1 du métro.

Voilà pour notre action passée – une action efficace quoique difficile puisque nous étions dans l'opposition.

Pour ce qui est de notre action à venir, voici les engagements que nous prenons si nous sommes élus.

Le prolongement de la ligne 1 du métro à l'Est de son terminus actuel est un projet que nous intégrons pleinement et explicitement dans « la révolution des transports » que nous voulons mettre en œuvre : intégrer ce projet au « Grand Paris des transports » est, à nos yeux, la seule manière d'assurer sa mise en œuvre effective, afin qu'il bénéficie des financements massifs à venir : le coût du projet a été estimé par la RATP en 2006 à un peu moins de 200 millions d'euros. Isoler le prolongement de la ligne 1 du projet du Grand Paris serait le condamner définitivement.



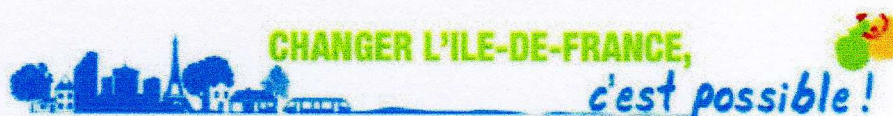
Une fois élue, la liste dirigée par Valérie PECRESSE s'engage à mettre en œuvre immédiatement un plan d'urgence pour la qualité de service autour du respect de trois exigences : la ponctualité, la régularité et la sécurité. Ce plan d'urgence – qui doit notamment remédier au délabrement du RER A - atteint 400 millions d'euros ; il sera mis en œuvre *immédiatement*.

Plus que l'entretien du réseau actuel – un réseau laissé en jachère par la majorité socialiste et verte sortante, avec les conséquences que l'on sait – la force de notre vision repose sur le « Grand Paris des transports », selon le schéma porté par le secrétaire d'Etat Christian BLANC, ancien président de la RATP et rappelé avec force par le président de la République. Ce schéma est – au sens propre – historique : notre engagement est de réaliser un métro automatique à grande vitesse, en deux boucles, pour relier les principaux bassins de vie et de logement, les pôles économiques et les grands gares et aéroports franciliens. Trente-cinq milliards d'euros d'investissement pour une ouverture du premier tronçon dans dix ans à douze ans : Valérie PECRESSE a décidé que ce premier tronçon concernerait notre département, à travers la réalisation d'ORBIVAL avec une connexion à la gare RER de Val-de-Fontenay. Cet engagement est ferme et public.

Le troisième engagement consiste à réaliser ce que l'on a appelé « une toile d'araignée des transports » : il s'agit de relier aux principales lignes de RER et au futur métro automatique tous les territoires franciliens, même les plus enclavés. Ce maillage général consiste à prolonger les lignes de métro existantes vers les gares du futur métro automatique, à mettre en place des tram-train et des services de bus – utiles notamment pour le plateau Briard. C'est dans ce cadre que nous prolongerons la ligne 1 jusqu'au carrefour des Rigollots puis jusqu'à Val-de-Fontenay qui affirmera alors sa vocation de principal « hub » des transports ferrés dans notre département. Les études de prolongement seront engagées immédiatement après l'élection et après l'installation du nouveau STIF – et selon les nouvelles conditions d'organisation des transports en Ile-de-France, dont on sait qu'elles ne sont en rien optimales aujourd'hui. Il est important de souligner que, pour nous, le prolongement de la ligne 1 doit être concomitant de la réalisation d'ORBIVAL. Pour répondre à votre question avec précision, la réalisation du prolongement n'est pas nécessairement liée au contrat de projet Etat – Région, cet outil juridique étant sans doute prochainement remplacé par des outils pour performants et plus contraignants pour les cocontractants.

En espérant avoir apporté les réponses les plus précises à vos questions, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en mes sentiments dévoués et à l'enthousiasme de toute la liste que je dirige.

Laurent LAFON pour la liste de Valérie PECRESSE.



contact : [laurent.lafon@pecresse-iledefrance.fr](mailto:laurent.lafon@pecresse-iledefrance.fr)