

Paris se mobilise aux côtés du Val-de-Marne pour réclamer le prolongement de la ligne 10 du métro



Alors que la rive gauche de l'Est parisien s'est prodigieusement développée avec de très grosses zac, depuis le 13ème arrondissement de Paris jusqu'à Vitry-sur-Seine, le prolongement de la ligne 10 du métro pour desservir ces bientôt 400 000 habitants et relier à terme le métro périphérique Grand Paris Express reste au point mort. Paris vient d'appuyer sur l'accélérateur.

A LIRE AUSSI

La commission d'enquête publique stoppe le prolongement du métro 1 à Fontenay-sous-Bois

La région Ile-de-France maintient son soutien au prolongement du métro 1 à Val-de-Fontenay

Déchets du Grand Paris Express: une convention pour assurer la transparence et éviter la fraude

Orange fournira le 5G sur la ligne 15 Sud du Grand Paris Express

Lire aussi : Prolongement du métro 10 en Val-de-Marne: un projet stratégique pour la rive gauche, qui peine à émerger

Et : Le Grand Orly Seine Bièvre alerte sur l'urgence de prolonger la ligne 10 du métro

Objectif enquête publique

Après des premières études, le projet doit désormais être approfondi et précisément chiffré pour faire l'objet d'une enquête publique, étape essentielle pour obtenir ensuite une déclaration d'utilité publique et pouvoir ainsi lancer les études encore plus concrètes et acquérir le foncier nécessaire. Or, cette nouvelle étape, budgétée à 4 millions d'euros, n'a toujours pas été financée bien que le projet figure dans le dernier contrat de plan Etat-Région (CPER) qui planifie sur plusieurs années les financements des transports en répartissant les participations entre Etat et Région. Cette nouvelle étape permettra de financer précisément le coût de l'extension. A titre indicatif, le prolongement de la ligne 1 prévu sur la rive droite est estimé à 1,5 milliard d'euros pour 3 stations. Le prolongement de la 10 se situerait a priori dans des échelles comparables.

La fenêtre de tir à ne pas manquer : le Contrat Plan Etat Région

Alors que le nouveau CPER est en cours de négociation, les élus locaux se sont donc mobilisés depuis plusieurs mois pour que cette nouvelle fenêtre de tir n'oublie pas la ligne 10. Dans le Val-de-Marne et à Paris 13, les élus locaux ont fait voter des vœux et adressé des courriers au ministre des Transports. Ce mercredi 1er juin, ce-sont les élus du Conseil de Paris qui sont revenus à la charge en votant à l'unanimité un vœu demandant la réinscription du projet dans le futur CPER 2020-2027 ainsi que le lancement de la deuxième étape d'étude (pré-enquête publique) pour la phase 1 du prolongement et les premières études de la phase 2.

De gare d'Austerlitz à Ivry, puis d'Ivry à Vitry

Le prolongement de la ligne 10 doit en effet se faire en deux étapes avec un premier prolongement de Gare d'Austerlitz à Ivry Gambetta, entrecoupé de 4 arrêts : Chevaleret (interconnecté à la ligne 6), Bibliothèque François Mitterrand (interconnecté à la ligne 14, la ligne de RER C et le TZen5, Bruneseau (interconnecté avec le tramway T3A), Ivry Port Mandela (relié au TZen5) et Ivry Gambetta, également relié au TZen. Le second prolongement doit partir d'Ivry pour aboutir à Vitry-sur-Seine afin de s'interconnecter avec le métro périphérique.

A l'instar des prolongements des autres lignes en étoile du métro parisien, l'enjeu est d'achever le maillage entre métros historiques et nouveau métro périphérique. Concernant la ligne 10, il s'agit de prolonger dans un premier temps de gare d'Austerlitz à Ivry puis d'Ivry à Vitry. Le calendrier n'est pas immédiat car il faut déjà boucler le Grand Paris Express, lequel ne sera pas opérationnel avant 2025 pour ses premiers tronçons.



Future gare Grand Paris Express à Vitry-sur-Seine

Mais des projets qui se chiffrent en milliards d'euros et qui nécessitent de lourdes études et préparations urbaines doivent s'anticiper très en avance pour avoir une chance d'éclorre en temps utile. C'est pour cela que les collectivités de la rive gauche, de Paris 13 à Vitry-sur-Seine en passant par Ivry-sur-Seine sont mobilisées depuis plusieurs années au sein d'une association, La Grande 10, pour concrétiser l'idée, soutenues par l'intercommunalité Grand Orly Seine Bièvre et le département du Val-de-Marne.



Embouteillage de projets et surcoûts à financer en Ile-de-France

Si l'intégration du prolongement de la ligne 10 dans le futur CPER est la condition sine qua non pour le faire avancer d'un cran, la pile des projets de transports et les surcoûts des chantiers en cour a déjà fait lourdement grimper l'addition. Au final, il faudra donc soit arbitrer entre les projets, soit augmenter l'enveloppe.

Lire aussi : Financement des nouveaux métros en Ile-de-France: la bombe à retardement
 Et aussi : Futurs transports en Ile-de-France: les départements s'unissent pour peser dans le contrat Etat-Région (CPER)

Déposé par la gauche, le vœu a été voté à l'unanimité. Nicolas Jeanneté (LR, centristes et Indépendants) a néanmoins rappelé que dans ce type de projet, les villes concernées, en l'occurrence Paris, mettent aussi au pot, demandant si la capitale était prête à le faire.

Voir le vœu ci-dessous :