

Le gouvernement réalisera "l'ensemble" du GPE (Bartolone)

11.02.2013

(AFP) - Le gouvernement réalisera "l'ensemble" du schéma du Grand Paris Express, le futur métro automatique en rocade en région Ile-de-France et "pérennisera" les financements, ont assuré lundi Claude Bartolone et Alexis Bachelay, après avoir été reçus par le Premier ministre.

Une délégation d'une dizaine de députés PS, de tous les départements de la région, menée par Claude Bartolone, président de l'Assemblée nationale et Alexis Bachelay, député de Seine-Saint-Denis (sic) ainsi que le député des Hauts-de-Seine, ont obtenu des assurances de Jean-Marc Ayrault.

Ce dernier peaufine les arbitrages qu'il doit annoncer "**début mars**", a dit à l'AFP M. Bachelay, co-rapporteur de la mission de suivi de la loi sur le Grand Paris. Ce rendez-vous à Matignon fait suite à l'élaboration de propositions de consensus par le groupe PS sur le Grand Paris, transmises il y a dix jours au chef du gouvernement.

M. Ayrault "a confirmé le soutien du gouvernement au projet du Grand Paris Express. Le modèle de financement de la Société du Grand Paris (maître d'ouvrage) sera pérennisé, lui assurant une garantie de ressources sur le long terme et sa capacité à emprunter pour financer l'investissement", s'est réjoui M. Bartolone. "**L'ensemble du schéma adopté en janvier 2011 est préservé**", a-t-il souligné dans un communiqué.

Commentaires de l'AMUTC

La première réunion de « concertation » mardi 12 à Bobigny a montré la volonté de ne rien changer au tracé. On ne peut pas, une loi a été votée ! C'est le diktat de Bartolone qui veut sa ligne Mahéas.

"L'inscription de la SGP sous l'autorité régulatrice du Stif est envisagée pour simplifier la gouvernance des transports dans la région, mais elle nécessitera de modifier la loi sur le Grand Paris votée en 2010", a poursuivi M. Bartolone.

Commentaires de l'AMUTC

Ah ! Là on peut changer la loi ! Quelle surprise ! Tant mieux car il fallait faire rentrer la SGP dans le droit commun. Le mieux aurait été de la rattacher à la RATP. Cela aurait fait des économies et éviter qu'elle accumule une grosse cagnotte comme aujourd'hui. Cela aurait simplifié la gouvernance des transports. RATP + SNCF + RFF c'était déjà le bordel. Avec la SGP, c'est délirant !

Autre bonne raison de retoucher cette loi : la probable révision de la durée d'amortissement du projet, qui est actuellement de 35 ans. C'est "une piste sérieuse" pour le Premier ministre, a rapporté M. Bachelay. Le député du Nord des Hauts-de-Seine plaide aussi pour que "l'Etat donne à la SGP des garanties pour emprunter", ce qui pourrait prendre la forme d'un "engagement d'une dotation pluriannuelle par exemple 2015-2025", inscrit dans cette même loi.

Commentaires de l'AMUTC

On peut à nouveau retoucher la loi ? Bravo ! Les propositions d'Orbival sont prises en compte (tant que cela ne fâche pas le patronat !). La dette, c'est bon pour les banques !

En revanche, alors que des parlementaires de gauche comme de droite ont proposé la création de nouvelles taxes pour financer le projet, M. Ayrault serait "réservé" et semblerait "plutôt" pencher "pour travailler sur les taxes existantes", à savoir un déplafonnement de la taxe sur les bureaux, par exemple.

Selon M. Bachelay, le Premier ministre "prend le temps de consulter" car il souhaite avoir "une vision globale", tant sur les transports (GPE mais aussi Plan de mobilisation pour les transports du quotidien et réforme ferroviaire), que sur la gouvernance de la métropole qui l'"inquiète", que sur les enjeux de développement économique et de cohésion sociale.

Le petit Paris de Mr Contassot

12.02.2013

Attention, trop d'emplois peut être nuisible... En tout cas pour certains élus locaux. A Paris, par exemple, quand on écoute Yves Contassot, éminent conseiller EELV (Europe Ecologie Les Verts), reprocher à l'exécutif parisien sa politique en matière d'immobilier de bureaux. « D'une certaine manière (...) Paris privilégie la rente liée à l'activité sur la création des logements », a-t-il déclaré au cours d'un débat au dernier Conseil de Paris sur le SDRIF (Schéma directeur régional de l'Ile-de-France).

Et l'élu avance des arguments chocs, limite choquants. « Paris concentre déjà un nombre d'emplois bien supérieur à sa population active », avance-t-il, chiffres à l'appui : près de 150 000 emplois créés depuis 1999 dans la capitale. On devrait plutôt s'en féliciter, même si l'on ne peut que regretter que le nombre d'habitants n'ait pas augmenté dans de telles proportions. De là, à dire que Paris vole les emplois de la banlieue, il y a quand même un pas à ne pas franchir. Ou plutôt si, celui du périphérique qui étouffe la capitale dans son développement urbain et économique, et obstrue la vision de certains décideurs publics.

Commentaires de l'AMUTC

Contassot a raison. Il faut des emplois là où il y a des logements (à Montreuil) et des logements là où il y a des emplois (à Paris et dans le 92). Jusqu'à quand contraindra-t-on les habitants de l'Est à passer deux heures par jour entassés dans le métro. Va-t-on continuer à multiplier à grand frais (10 milliards d'investissement, des milliards aussi chaque année en exploitation) les liaisons Est Ouest (ligne A, Eole à la Défense, ligne orange transformée en radiale Noisy-Champs La Défense)

La salve de Contassot vise avant tout à critiquer le ratio entre logements et bureaux. Lequel d'ailleurs est au centre d'une lutte intestine entre Bertrand Delanoë, le maire PS de Paris, et Jean-Paul Huchon, le président PS de la Région Ile-de-France. Le SDRIF, voté par la région, assigne à la ville de Paris une production de 3,8 logements pour un emploi créé. La mairie a calculé que cela reviendrait à produire 13 m² de logements pour 1 m² de bureau. Bien évidemment, elle conteste cet objectif, d'autant qu'avec 5,5 m² de logement pour 1 m² d'activité, elle a fait mieux que la précédente convention d'équilibre qui fixait un ratio de 2,7 m² de logement pour 1 m² de bureaux. Bertrand Delanoë a raison de vouloir des objectifs chiffrés habitat-emploi par département, plutôt que des indicateurs sortis des têtes savantes dignes d'un ministère du Plan.

Derrière la petite querelle se cachent de réelles problématiques d'équilibre de la ville, et, en corollaire, d'attractivité du territoire. L'enjeu est important pour la région francilienne où pointe une inadéquation croissante de l'offre à la demande en raison d'une pénurie structurelle de logements et d'une obsolescence galopante du parc tertiaire.

Le problème est bel et bien identifié – souvent par les acteurs immobiliers, les premiers concernés – mais les pistes restent plus que floues. L'une d'entre elles serait certainement de faciliter la reconversion d'immeubles devenus inadaptés à leur destination d'origine. On pense bien évidemment à la transformation de bureaux en logements, en ne se limitant ni à Paris intra-muros, ni aux seuls immeubles haussmanniens dont certains n'ont gardé du Baron que leur façade.

Commentaires de l'AMUTC

Oui, le parc de bureaux doit être profondément rénové pour s'adapter aux nouvelles technologies et aux économies d'énergie. C'est une opportunité pour mieux localiser les bureaux et remplacer une partie des bureaux, là où ils sont excédent, comme à Paris, par des logements.

L'ORIE (Observatoire régional de l'immobilier d'entreprise), qui planche sur le sujet depuis des années, va d'ailleurs présenter ses premières pistes le 14 février prochain. En proposant des solutions concrètes et en faisant fi des remparts physiques ou administratifs qui pèsent sur la première région économique de France. Un conseil, invitez Mr Contassot.

Gaël Thomas

Directeur de la rédaction - Business Immo

Lancement de la concertation pour le Grand Paris Express

WEBTRAINS.NET - REDACTION FRANCOPHONE

12/02/2013 à 07 HEURES 49

La concertation sur le projet de ligne orange du Grand Paris Express jusqu'au 30 mars 2013. La réunion d'ouverture de la concertation se tiendra le mardi 12 février 2013 à Bobigny, sous le pilotage du STIF. Cette concertation sera rythmée de plusieurs temps forts où riverains, voyageurs, élus, entreprises, associations & 133 ; pourront s'informer sur le projet et donner leurs avis sur le projet et ses caractéristiques. Elle est menée sous l'égide d'un garant, Michel Gaillard, nommé par la Commission nationale du débat public le 9 janvier 2013.

La ligne orange du Grand Paris Express est un projet de métro automatique souterrain **reliant Saint-Denis Pleyel Champigny Centre dans un premier temps**, puis jusqu'à Noisy-Champs dans un second temps. Elle constitue ainsi l'une des quatre lignes du Grand Paris Express. Son coût est estimé à 5,4 milliards d'euros.

David Herrgott

Commentaires de l'AMUTC

Prions pour que ce journaliste soit dans le secret des dieux ! La réunion du 12 février à Bobigny, bien qu'essayant de cacher la priorité donnée au segment Noisy-Champs, confirme cette priorité qui figure entre les lignes dossier de concertation.

Les précisions d'Ayrault sur le Grand Paris Express

Louis Moulin | Publié le 12.02.2013, 11h20 Le Parisien

Alors que les élus de la région sont suspendus à ses arbitrages sur le Grand Paris Express, Jean-Marc Ayrault a reçu une délégation un peu particulière lundi après-midi. Emmenés par Claude Bartolone, le président de l'Assemblée nationale, et par Alexis Bachelay, corapporteur de la loi sur le Grand Paris, huit députés PS franciliens se sont rendus à Matignon pour discuter du supermétro.

Au nom du groupe socialiste, les parlementaires ont présenté leurs pistes pour financer et obtenir la réalisation complète du projet. La visite était aussi l'occasion d'obtenir quelques clarifications de la part du Premier ministre, même si des zones d'ombre ne sont pas dissipées.

Le respect du schéma global.

Jean-Marc Ayrault a répété qu'il s'inscrivait dans le cadre de l'accord survenu entre l'Etat et la région le 26 janvier 2011. Ce qui voudrait dire que l'ensemble des tronçons serait réalisé. « Il nous a aussi dit qu'il ne fallait pas négliger le plan de mobilisation pour les réseaux existants », rapporte Alexis Bachelay. Evalué à quelque 2,8 Mds€ et intégré à l'accord, il doit entre autres permettre d'améliorer les RER C et D.

Commentaires de l'AMUTC

Le plan de mobilisation proposait 6 milliards pour Arc Express et 2,8 milliards pour le réseau existant. Nous voilà rendu à 30 milliards pour, toujours, 2,8 milliards. Bel équilibre !

La difficulté à convaincre Bercy.

Le Premier ministre n'a pas donné de grands espoirs aux propositions des députés de sa majorité pour trouver de nouveaux financements (déplafonnement de la taxe sur les bureaux et création de nouvelles taxes...). « Il est à l'écoute même s'il pense qu'il aura du mal à convaincre Bercy de créer de nouvelles recettes, souligne Alexis Bachelay. Il a été sincère là-dessus. »

Commentaires de l'AMUTC

Bercy a bon dos. C'est le gouvernement qui décide...

La ligne rouge plutôt que CDG Express ?

Est-ce un enterrement annoncé du projet CDG Express ? En tout cas Jean-Marc Ayrault aurait assuré ne « pas être favorable à ce qu'il y ait de l'argent public dans ce projet ». Déclarée d'utilité publique en 2008, cette ligne qui doit relier l'aéroport de Roissy à Paris doublonne avec une branche de la ligne rouge du supermétro.

Commentaires de l'AMUTC

Voir l'article ci-dessous. Pas d'argent public, pas de CDG Express. Mais ADP veut surtout ne pas mélanger les torchons avec les serviettes.

Ayrault pas pressé de rendre ses arbitrages.

Il devait s'exprimer à la mi-février, puis à la fin du mois... Très sollicité par les élus, le Premier ministre voudrait laisser le temps à la concertation. « Il ne souhaite pas se mettre de date butoir, en gros on n'est pas à une semaine près », relate Alexis Bachelay. Par ailleurs, ses annonces pourraient dépasser le supermétro et aborder d'autres sujets métropolitains : la gouvernance, la cohésion entre territoires ou encore le logement.

LeParisien.fr

Commentaires de l'AMUTC

Dès la publication des arbitrages le soit-disant « consensus » des élus va exploser ! Cela va être le bureau des pleurs ! On comprend qu'Ayrault ne soit pas pressé...

CDG-Express : la saga du métro de l'aéroport, saison 2

Jean-Marc Ayrault, qui va devoir arbitrer sur les transports en Ile-de-France à la fin du mois, va-t-il se prononcer sur CDG-Express ? Ce projet de liaison ferroviaire directe entre la gare de l'Est et l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle, un temps mis en sourdine faute de porteurs, est revenu sur le tapis à l'occasion du rapport de Pascal Auzannet sur le Grand Paris Express.

Mettant à plat l'ensemble du réseau, le rapporteur avait pointé qu'il y avait une sorte de doublon entre la ligne rouge nord-est du Grand Paris Express, qui va de Pleyel au Mesnil-Amelot via les aéroports du Bourget et de Roissy, et le projet CDG-Express. Le RER B, sur le même trajet, ayant déjà fait l'objet d'investissements dans le cadre du projet RER B+, Auzannet notait que **l'Etat ne pouvait pas "courir trois lièvres à la fois"**. Et qu'il allait falloir choisir entre le Grand Paris Express et CDG-Express.

L'idée d'un lien ferroviaire direct entre Paris et les avions est revenue il y a plus d'un an, quand la SNCF, RFF, la RATP et ADP (Aéroports de Paris) se sont unis - chose rare - pour relancer le projet. A l'origine, celui-ci aurait dû être financé sur les fonds privés d'un consortium réuni par Vinci, avec une tarification *ad hoc*. Mais l'arrivée du projet de métro du Grand Paris avait convaincu le major du BTP de jeter l'éponge, cette concurrence inattendue fragilisant son modèle économique. De plus, Christian Blanc, alors secrétaire d'Etat au Développement de la région capitale et "père" du métro du Grand Paris, ne cachait pas sa vibrante opposition à ce projet.

Voilà donc CDG-Express qui retente sa chance, porté par les entreprises publiques. Bernard Cathelain, directeur général adjoint en charge de l'aménagement et du développement d'ADP, résume : *"Nous avons un problème majeur de desserte de nos plateformes par les transports en commun"*. 90% des personnels viennent en voiture et 70% des passagers. **Pour les employés** de la plateforme et des entreprises du secteur (230 000 emplois), ADP estime que la ligne rouge du Grand Paris Express est indispensable. **Pour les passagers**, *"nous avons besoin d'avoir un lien direct entre la capitale et Roissy"*, ajoute-t-il. Fromage et dessert. Avec quel argent ? Bernard Cathelain reconnaît que les études de financement ne sont pas encore abouties. *"Pour ce qui concerne Aéroports de Paris, précise-t-il, nous avons la conviction qu'il y a moyen de financer ce CDG-Express sans faire appel aux fonds publics"*.

Dans l'hypothèse où ce serait possible, au fond, pourquoi pas ? Mais personne n'y croit. Un proche du dossier raconte que *"ces derniers jours, le groupe des quatre a fini par admettre qu'il faudrait un concours public de 300 à 600 millions d'euros"*. De leur côté, les élus de l'Association du Grand Roissy, qui militent fermement pour la ligne rouge du Grand Paris Express, sont persuadés que si CDG-Express était retenu par le gouvernement, il absorberait des fonds publics et "tuerait" dans l'oeuf la ligne rouge, remise aux calendes.

De fait, on peut se demander comment un financement privé peut être réuni, alors que les conditions qui ont poussé Vinci à abandonner n'ont guère évolué. **La ligne rouge est toujours une sérieuse concurrente, surtout avec un métro qui sera neuf, automatisé et branché sur les parcs des expositions de Villepinte et du Bourget**. Sans parler du lien avec La Défense. Toutes destinations plus opérationnelles pour une clientèle de passagers en voyage d'affaire, que le quartier de la gare de l'Est. La V2 de CDG-Express inclurait semble-t-il des services susceptibles de la rendre plus attractive. L'enregistrement des bagages dès la gare de l'Est ? Jusqu'à présent, la préfecture de police n'a jamais voulu de cette solution qui pose des problèmes de sécurité sans fin.

Les partisans de CDG-Express estiment capital d'avoir une liaison d'une seule traite, les arrêts intermédiaires étant supposés rédhibitoires même si les passagers ne sont pas à dix minutes près au vu des délais incompressibles des embarquements. **Mais peut-être y a-t-il aussi chez les compagnies aériennes le souhait de ne pas mélanger les clientèles.**

Sybille Vincendon Libération 12 / 02 / 2013