

# L'express du Grand Paris revoit sa copie

Publié le samedi 08 décembre 2012 à 16H36 Paris Normandie

Le grand métro francilien, 205 km de ligne supplémentaire, était sur la bonne voie. Mais début octobre, le gouvernement a jeté un grand froid parmi les instigateurs du projet. Explications.

Début octobre, stupeur parmi les élus d'Ile-de-France : le milliard destiné à doter en capital la Société du Grand Paris pour la construction du Grand Paris Express (lire encadré) ne figurait pas dans la loi de programmation budgétaire 2013-2015. Le gouvernement ne l'avait pas inscrit « C'est moins le milliard que le signe d'une baisse de la responsabilité de l'Etat sur le projet qui a provoqué une vive émotion. Désormais certaines collectivités s'interrogent, elles ont déjà envisagé d'implanter des activités autour des gares, elles se sont déjà engagées. Si on stoppe tout, ça va être compliqué », déplore Marc Thiberville, adjoint au transport du conseil général du Val-de-Marne, du groupe Front de gauche.

## Début du chantier dès 2013

Mais à lui de rappeler que la Société du Grand Paris n'en a pas besoin dans l'immédiat. « Ce milliard ne financerait pas le projet, il permettrait tout simplement d'obtenir des taux d'emprunt beaucoup plus intéressants auprès des banques européennes ». Ce que confirme Pierre Serne, vice-président du conseil régional d'Ile-de-France en charge des transports : « On attendait le milliard au mauvais endroit et au mauvais moment, rappelle l' élu EELV. Le milliard est hors budget. Le besoin de capitalisation de la société viendra d'ici 2015 ».

En attendant, le chantier pourrait commencer dès 2013 : la Société du Grand Paris Express dispose des fonds nécessaires. Son financement s'appuie en effet sur des recettes fiscales, dont une taxe spéciale d'équipement, une dotation de l'Etat, la participation des collectivités, les redevances domaniales, et le recours à l'emprunt. Le budget estimé - aux conditions économiques de 2008 - est de 20 milliards d'euros.

C'est là que le bât blesse. « [Le prix est hors matériel roulant, ce qui ajoute 1 milliard d'euros, souligne Pierre Serne. Une fois, le premier tronçon construit, il faudra payer l'exploitation. On avait estimé à la louche 1 à 1,5 millions d'euros par an.](#) Mais là, on ne sait pas comment on le paie. Il faut revenir à quelque chose de plus réaliste ». C'est donc le message que Cécile Duflot, ministre de l'Egalité des territoires, longtemps opposée au projet au sein du conseil régional d'Ile-de-France, leur a lancé. Une mission est aujourd'hui chargée de recalculer le coût du Grand Paris Express, pour assurer un financement, et de revoir le calendrier « trop optimiste », selon l' élu EELV. « Il devrait être plus étalé ».

Le projet coince en particulier sur une ligne, la verte, qui devrait relier l'aéroport d'Orly à Nanterre en passant par Versailles et Saclay. « Elle est disproportionnée par rapport aux besoins des usagers, note Pierre Serne. Ils sont 5 000 voyageurs aux heures de pointe. Cela ne justifie pas la création d'une ligne de métro à 5 millions d'euros. Le mode de transport sera certainement revu : plus léger, tramway ou bus. Ce qui coûterait dix fois moins cher ». En revanche, la ligne rouge (voir le plan), dont la mise en service est prévue vers 2018, n'est pas contestée : « Ça devient très serré. La proche couronne est en pleine croissance démographique et elle est assez peu maillée par les transports en commun. Là, les RER A et RER B sont au bout du bout, ils sont saturés ». Même consensus sur la ligne bleue, prolongement de la ligne 14 du métro parisien.

Le nouveau calendrier des travaux devrait être annoncé début 2013. Les collectivités et les entreprises retiennent leur souffle. Leur projet d'installation et de développement en dépend.

## Le calendrier prévisionnel

- **2010.** Création de la Société du Grand Paris, chargée de concevoir et réaliser les lignes du Grand Paris Express, et dont elle assure la maîtrise d'ouvrage.
- **2010/11.** Débats publics sur le réseau de transport public du Grand Paris et Arc Express.
- **2011.** L'accord Etat/région sur l'ensemble des transports en Ile-de-France a été signé. Il comporte également une modernisation du réseau existant.
  - ⇒ Le schéma d'ensemble du réseau de transport public Grand Paris Express a été adopté.
  - ⇒ Les études de faisabilité, environnementales, d'ingénierie spécifiques, et les études de tracé, des gares et des systèmes ont été lancées.
- **2012.** Poursuite et fin des études ; premières procédures d'enquête publique.

- **2013/14.** Obtention de la première déclaration d'utilité publique relative au premier tronçon de la ligne rouge Sud. Démarrage des premiers travaux sur la ligne rouge sud entre le Pont de Sèvres et Noisy-Champs.
- **Fin 2018.** Première mise en service sur la ligne Rouge Sud.

### L'urgence des transports franciliens

Construire 205 km de lignes de métro automatique dans la région francilienne : tel est le projet du Grand Paris Express.

Le futur réseau, s'il est maintenu sous cette forme, comporte quatre lignes : **une rouge (100 km)**, une bleue (prolongement de la ligne 14 sur 15 km), une ligne verte (50 km) et une ligne orange (40 km). **Toutes connectées entre elles** et, bien sûr, au réseau parisien déjà existant. « Le Grand Paris Express est le seul moyen d'améliorer les transports, note Marc Thierberville, élu du Val de Marne. C'est un grand projet de développement économique du territoire. Historiquement, l'organisation des transports en Ile-de-France est radiale : ils mènent tous à Paris. Le Grand Paris Express permettrait d'avoir une relation plus efficace de banlieue à banlieue, et de soulager le réseau existant. Les lignes de RER sont saturées, la ligne A en particulier ».

#### Commentaires de l'AMUTC

Ce qu'on appelle la ligne rouge est en fait au moins trois lignes : ce n'est pas expliqué clairement. La ligne rouge sud aura son terminus à Noisy Champs. Cette ligne n'est pas conçue pour mailler le réseau et ne décongestionnera pas le réseau central. Quand à la « connexion » entre la ligne orange et la ligne rouge, à Champigny, personne n'est capable d'en préciser les modalités exactes. Là encore, un changement de train est probable.

Non seulement, ces nouveaux transports doivent décongestionner l'existant, mais aussi d'améliorer l'accès aux pôles d'emploi ou de formation à tout habitant de banlieue et de favoriser le développement économique de certains bassins de vie. Le bénéfice attendu : entre 115 000 à 315 000 emplois.

**Cécile MARGAIN**

## Le département croit en un meilleur financement

A.-L. A. | Publié le 06.12.2012, 04h24 Le Parisien

Pas de métropole sans métro. C'est en résumé le fond de la pensée du président du conseil général du Val-de-Marne à quelques jours de la remise du rapport Auzannet sur le phasage et le financement du Grand Paris Express. « Si nous ne nous donnons pas les moyens, si l'Etat n'affecte pas les moyens nécessaires, c'est que nous ne sommes pas prêts à bâtir un destin commun pour la banlieue et la capitale », déclarait hier Christian Favier.

Concrètement, le département voit mal comment on peut créer un pôle métropolitain si on n'arrive pas à mettre en œuvre un projet qui rend service à la population.

**Selon l'instance départementale, l'augmentation du chiffre reflète une hausse des besoins exprimés par les usagers**, mais la majoration ne doit pas être un obstacle : « On doit pouvoir financer dans de meilleures conditions, indique-t-on au cabinet du président. Le tracé est finançable. Il faut prendre ses responsabilités. » Dans sa contribution au rapport Auzannet, le département propose de créer une recette supplémentaire. Il s'agirait d'une taxe additionnelle au droit de mutation, qui intervient par exemple lors de la vente d'un immeuble ou d'un projet d'aménagement. « Cela permettrait de dégager de l'argent sans faire appel au budget de l'Etat ou à celui des ménages », insiste le conseil général.

#### Commentaires de l'AMUTC

L'augmentation du chiffre ne résulte nullement de la hausse des besoins exprimés par les usagers pour la bonne raison que ces derniers n'ont pas du tout été consultés depuis l'accord entre l'Etat et la Région (janvier 2011) qui a donné le premier chiffre. A la marge les élus ont pu demander tel ou tel aménagement pour leur gare. Cela n'explique pas une augmentation de 50 % en moins de deux ans...

Le Parisien

## Le supermétro se fera malgré les surcoûts

Jean-Paul Huchon avait jeté un pavé dans la mare mardi en annonçant un sur coût de 10 Mds€ par rapport au budget initial. Mais les élus, de droite comme de gauche, tiennent au projet phare du Grand Paris.

B.H. et B.S. | Publié le 06.12.2012, 04h27

Le premier coup de pioche est encore très loin d'avoir été donné. Et pourtant, le projet du Grand Paris Express (le supermétro automatique qui doit relier les pôles de développement de l'Ile-de-France à l'horizon 2025) semble déjà accumuler les retards. Au point que les plus pessimistes s'interrogent sur la faisabilité même du dossier.

Auditionné mardi à l'Assemblée nationale sur le sujet, Jean-Paul Huchon, le président (PS) du conseil régional, a relancé la polémique sur le financement de ce pharaonique projet. Le patron de la région — par ailleurs président du Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) qui doit réaliser une partie du futur supermétro — a estimé que la facture totale du chantier pourrait s'élever à 30 Mds€. Soit la « bagatelle »... de 10 Mds€ de plus que prévu dans l'accord-cadre signé en janvier 2011 entre l'Etat et la région.

La Société du Grand Paris (SGP) — créée sous la présidence de Nicolas Sarkozy pour « piloter » la réalisation du supermétro — pourra-t-elle faire face à un tel surcoût ? La SGP doit, en théorie, financer le projet grâce à de nouvelles recettes fiscales, un recours à l'emprunt... et une dotation de l'Etat de 4 Mds€ dont le premier quart, qui devait être versé bientôt, a finalement disparu du budget 2013-2015 ! « [Si le surcoût évoqué par Jean-Paul Huchon se confirme, il est urgent de réinscrire ce milliard au budget 2013](#) », a indiqué hier Valérie Pécresse, chef de file de l'UMP au conseil régional.

### Commentaires de l'AMUTC

Pas forcément en 2013, mais sûrement en 2015. Et pas un milliard, mais au moins deux de plus (50% de 4 milliards...). Pas de problème ?

« Ce projet, j'y crois. C'est la grande œuvre de ma vie », nous assurait hier Jean-Paul Huchon en soulignant qu'il avait annoncé un surcoût de 10 Mds€ uniquement pour des raisons stratégiques. « C'est pour éviter que quelqu'un de l'extérieur évoque le sujet et en profite pour conclure qu'il ne faudra pas faire le supermétro. Moi, je dis qu'il se fera et il n'y a même aucune raison de retarder le début des travaux. Après, il faudra se montrer très malin sur le phasage. »

A droite comme à gauche, les élus des secteurs desservis par le futur supermétro affichaient hier le même optimisme. « L'estimation de 20,5 Mds€ datait de 2008. Depuis, il y a eu une inflation des coûts, mais aussi [la création de gares d'interconnexion qui n'avaient pas été budgétées](#)... La facture va effectivement augmenter. Mais cela n'entraînera que des retards dans le calendrier. La ligne rouge-sud, par exemple (*NDLR : 33 km de Pont-de-Sèvres à Noisy-Champs*), qui sera le premier tronçon réalisé, ne sera certainement pas livrée en 2018 comme prévu, mais plutôt en 2020 », indique Yves Albarello, député UMP de Seine-et-Marne et rapporteur du dossier Grand Paris à l'Assemblée.

### Commentaires de l'AMUTC

L'objectif de la « double boucle » est de mailler le réseau mais on « oublie » de budgéter les gares d'interconnexion ! Est-ce vraiment sérieux ? Qui a oublié ?

Au cabinet de Cécile Duflot, la ministre chargée du dossier Grand Paris, on se refuse en revanche à commenter les annonces de Jean-Paul Huchon. Opposée au supermétro, trop « budgétivore », lorsqu'elle siégeait avec les élus verts à la région, la ministre a depuis assuré qu'elle mènerait le dossier à son terme. Le rapport Auzannet, censé proposer des pistes et un nouveau calendrier pour que le projet reste dans l'enveloppe budgétaire initiale, lui sera remis dans les tout prochains jours.

Le Parisien

## Le Grand Paris Express sur les rails

9 décembre 2012 à 21:26 Libération

FORUM ILE-DE-FRANCE

**Le Nord, le sud et l'ouest de la région parisienne sont prioritaires pour le futur supermétro. Mais les quatre nouvelles lignes vont coûter plus cher que prévu, et la région a dû faire des arbitrages.**

Par **VIOLETTE VOLDOIRE** (étudiante au CFJ)

Les enquêtes publiques pour le Grand Paris Express vont commencer à la fin décembre. Traduisez : le projet est sur le point de commencer après moult tergiversations. Selon Jean-Paul Huchon, les premiers tronçons de ce « Supermétro » devraient être terminés en 2018, et le réseau final achevé en 2025. En théorie.



Jean-Paul Huchon entouré de Patrick Jarry, maire PCF de Nanterre, Jean Robert, géographe, et Sylvain Bourmeau de Libération, le 8 décembre 2012 au théâtre des Amandiers. (Photo Jeremy Suyker. DR)

Le Grand Paris Express, c'est la colonne vertébrale du Grand Paris de Jean-Paul Huchon, qui a de grandes ambitions pour l'avenir de la Région parisienne. Il veut construire 70 000 nouveaux logements par an, dont 30% en logement social. Il espère aussi créer 28 000 emplois chaque année et doubler le réseau de transports actuel sur voies ferrées. Pour reprendre les mots du président de la région : « *le francilien c'est quelqu'un qui n'arrête pas de bouger.* »

### Commentaires de l'AMUTC

Oh la joie de passer une heure dans le métro pour se rendre à son travail ! Merci Jean Paul. Merci au conseil régional et à son schéma directeur qui permet de construire les logements à l'Est et les emplois à l'ouest...Et en plus il faut payer pour avoir cette joie : voir la taxe d'habitation

Ce projet colossal devait coûter 20 milliards d'euros. Il faudra finalement mettre 10 milliards de plus sur la table pour construire toutes les lignes du Grand Paris Express. Jean-Paul Huchon répond que les extensions de réseau ferré négociées en 2010 ont évolué. « *Dès 2008, quand on avait évalué le coût des prolongements, on savait déjà que ça coûterait bien plus que 20 milliards. Il n'y avait que dix gares supplémentaires dans le projet initial. Maintenant, on sait qu'on va en construire 70.* »

### Commentaires de l'AMUTC

Chère Violette Valdoire, j'attire votre attention sur le fait qu'une affirmation de Jean-Paul Huchon n'est pas forcément une vérité révélée. Vous avez le droit de vérifier, que dis-je, vous en avez le devoir ! Cela éviterait que vos lecteurs prennent des vessies pour des lanternes...

#### Pas de retard, mais un « phasage »

Le manque de financement menace de retarder les travaux. Mais Jean-Paul Huchon élude et parle de « phasage », c'est-à-dire de l'élaboration d'un calendrier pour échelonner les chantiers. « *Nous devons décider où les besoins de transports sont les plus importants c'est-à-dire le sud, le nord et l'est. Pour Saclay par exemple, nous avons le temps, ce sera plutôt 2025/2030.* » Le président de la Région confirme ainsi les craintes des élus des Yvelines, qui réclamaient que la ligne verte - qui va desservir Saclay en vallée de Chevreuse - soit une priorité « absolue ».

Le plateau de Saclay concentre 13% de la recherche française. Il est très mal desservi par les transports, et manque cruellement de logements. L'Université Paris-Saclay qui doit voir le jour en 2014 a besoin de ce tronçon de métro, selon les élus des Yvelines. La ligne verte doit aussi réduire de 20% le trafic sur la branche du RER B vers Saint-Rémy-lès-Chevreuse, et ainsi en soulager ses usagers. La ligne B souffre régulièrement de retards et de perturbation. Le Conseil général réclame donc le lancement de l'enquête publique pour cette ligne dès 2013.

### Commentaires de l'AMUTC

C'est certain, le RER B est bondé à St Rémy (non, je plaisante). Ce n'est pas comme la ligne 9 à Montreuil, quasi déserte (je plaisante aussi...). Ca urge !

#### Des travaux dès l'année prochaine

Pour les zones prioritaires, les premiers coups de pioche et de tunneliers ne sont donc plus très loin. Dès l'année prochaine, les premiers travaux pourraient commencer. « *Ils auront lieu là où le trafic est le plus chargé c'est-à-dire Issy-les-Moulineaux, Boulogne, Champigny, et jusqu'à Noisy-le-Grand, toute la boucle Sud. Parallèlement il faut aussi faire rapidement la boucle Nord jusqu'à Pleyel. Et la ligne orange, qui va elle de Champigny jusqu'à Fontenay* » explique Jean-Paul Huchon.

### Commentaires de l'AMUTC

Dieu (pardon, François...) vous entende, cher Jean-Paul, on va le savoir assez vite

Pour lui, « *en 2030, les franciliens seront tous à deux kilomètres et demi d'une gare de transports en commun.* » Sur le papier, ça fait envie. Mais pour le moment, le premier milliard de dotation à la Société du Grand Paris (SGP) n'a pas été inscrit dans le budget 2013-2015. C'est pourtant ce qui était prévu dans l'accord-cadre signé par l'Etat et la région en 2010. Le gouvernement cherche à tout prix à comprimer les budgets, et il ne sera pas facile de trouver de nouveaux financements.

Jean-Paul Huchon n'est pas inquiet pour autant. « *La gauche au pouvoir a décidé de poursuivre ce projet. Je pense qu'ils nous donneront plus de moyens, et que nous aurons un bon appui du gouvernement là-dessus.* »

6 Décembre 2012 Collectivités locales Mobilités

## L'avant-projet de loi de décentralisation propose un versement transport régional

**L'avant-projet de loi de décentralisation et de réforme de l'action publique (acte III de la décentralisation) autorise les régions à prélever un versement transport et à lancer des liaisons par autocar interrégionales. Ce texte qui contient de nombreuses autres dispositions sur la mobilité doit être transmis début janvier 2013 au Conseil d'Etat, pour une présentation en Conseil des ministres le 6 février avant d'être débattu au Parlement au premier semestre.**

Les régions se rêvaient en chef de file de l'organisation des transports de voyageurs. Elles sont en bonne voie de le devenir. Bien sûr, le texte concocté par Marylise Lebranchu, ministre de la Réforme de l'Etat et de la Décentralisation doit encore faire l'objet d'arbitrages le 10 décembre à Matignon et le 11 décembre à l'Elysée, passer à la "moulinette" des élus et des syndicats de fonctionnaires avant d'être déposé en conseil des ministres début février, pour être débattu devant le Parlement courant 2013.



Mais au chapitre (IX) des transports, il semble que les revendications des professionnels du secteur (Gart, UTP, FNTV) et de l'Association des régions de France (ARF) ont été entendues par le gouvernement. A la lecture de l'avant-projet de loi dévoilé le 6 décembre par nos confrères de la Gazette des communes, au moins trois questions au cœur des enjeux des transports publics et de la mobilité trouvent une réponse assez claire :

- **Versement transport prélevé par le syndicat régional de transport** (hors Ile-de-France et Corse)

"Dans chaque région, il est créé un syndicat régional de transport qui regroupe la région, les départements situés sur le territoire régional et les autorités organisatrices de la mobilité durable (AOMD de plus de 100.000 hab) situés sur ce même territoire. Ce syndicat régional est créé dans un délai de deux ans à compter de la publication de la loi (...) Il définit les services de transport offerts aux usagers sur le territoire régional en veillant à leur cohérence et leur coordination selon une approche de complémentarité des services et des réseaux (...) En outre, il est chargé de l'aménagement, de l'entretien et de la gestion d'une gare publique routière de voyageurs".

Ce syndicat régional de transport se substituerait aux syndicats mixtes existants.

"Pour financer ses missions, le syndicat régional des transports peut prélever un versement (il s'agit du versement transport, taxe assise sur la masse salariale des entreprises de plus de neuf salariés et perçue par les autorités organisatrices de transport pour financer les transports urbains, ndlr). Le taux de ce versement ne peut excéder 0,5% en dehors des périmètres de transports urbains et 0,4% dans les périmètres de transports urbains. Un taux de versement transport de 0,3% supplémentaire peut-être institué par le syndicat sur le périmètre régional s'il organise en lieu et place de la région et des départements les services publics réguliers et les services à la demande".

Le Groupement des autorités responsables de transport (Gart) recommande la création d'un versement transport additionnel auquel aurait accès la région. D'ailleurs, l'association a récemment fait estimer le produit d'un versement transport avec des taux plus bas que ceux envisagées dans l'avant-projet de loi. Ce dernier va donc au-delà des espoirs des élus...

- **les liaisons interrégionales en autocar :**

"Une région peut passer une convention avec une région limitrophe pour l'organisation d'un service régulier non urbain qui dessert exclusivement ces deux régions à condition que ce service ne compromette pas l'équilibre d'un contrat de service public de transport terrestre de personnes" peut-on lire dans l'avant-projet de loi. "Les services réguliers non urbains d'intérêt national sont autorisés à condition qu'ils ne compromettent pas l'équilibre d'un contrat de service public de transport terrestre de personnes".

Même si le texte ne précise pas le mode de transport (ferroviaire ou routier), on peut supposer qu'il s'agit d'autoriser les liaisons interrégionales en autocar (aujourd'hui, seules les liaisons de ce type sont autorisées dans le cadre d'un trajet international, c'est-à-dire en cabotage).

- **Autorités organisatrices de la mobilité durable (AOMD) :**

Les communes, leurs groupements et les syndicats mixtes de transport sont les autorités organisatrices de la mobilité durable dans les périmètres de transports urbain (...) Elles organisent les services réguliers de transport public urbain de transport de personnes. Elles peuvent, en outre, organiser des services de transport à la demande, et des services de transport de marchandises (...) Elles veillent également à l'organisation de l'autopartage, du covoiturage et du vélo en libre-service".

La création d'autorités organisatrices de la mobilité durable compétentes pour l'ensemble de la chaîne des déplacements est l'une des revendications phares de la profession. Dans l'avant-projet de loi, tout y est - des transports publics au covoiturage - sauf le stationnement.

Les régions n'auraient donc pas la compétence du stationnement, qui leur permettrait de fixer le niveau des amendes et d'utiliser les recettes du stationnement pour développer leurs transports publics. Prérogative que Bercy voit dans très mauvais œil.

**Nathalie Arensonas**