

## Rapport Auzannet : Le comité stratégique de la SGP exprime « un très vif sentiment d'inquiétude »

14.12.2012 BUSINESS IMMO

*Les 123 membres du comité stratégique de la Société du Grand Paris se sont réunis en séance plénière, le 14 décembre 2012, pour recevoir le compte rendu des activités des différents groupes de travail auxquels ils ont participé ces derniers mois. Ces groupes ont partagé une réflexion et élaboré des préconisations destinées au directoire et au conseil de surveillance de la SGP, notamment sur le réseau, les gares et leur environnement. Au cours de ce comité il a été évoqué le contenu et les préconisations du rapport Auzannet, remis la veille à Cécile Duflot, ministre de l'égalité des territoires et du logement, et que cette dernière a rendu public.*

Les élus du comité stratégique ont également fait le point sur le travail des comités de pilotage établis pour chacune des gares, ainsi que sur les comités de tronçons et sur l'avancement des négociations engagées, voir déjà conclues, avec la Société du Grand Paris. Ils se sont félicités du travail partenarial instauré avec le directoire et les équipes de la SGP.

Le comité stratégique indique avoir adopté à l'unanimité le rapport 2012.

Au cours de ce comité il a été évoqué le contenu et les préconisations du rapport Auzannet, remis la veille à Cécile Duflot, ministre de l'égalité des territoires et du logement, et que cette dernière a rendu public.

Le comité révèle que les élus « ont en effet exprimé, en réaction à ce rapport, un très vif sentiment d'inquiétude sur la mise en cause de la dynamique jusqu'à lors impulsée pour la réalisation du GPE, dynamique dans laquelle ils se sont tous impliqués, avec le soutien des habitants et des acteurs économiques des territoires concernés.

Les élus considèrent que les suggestions et les préconisations du rapport Auzannet sont, non seulement extrêmement éloignées des volontés traduites dans les accords intervenus entre l'État, la Région Ile de France et les Conseils généraux sur la réalisation du Grand Paris Express mais, également, **en totale contradiction avec les attentes traduites par leurs concitoyens, lors des multiples réunions publiques organisées dans toutes les communes.**

Ils considèrent que c'est l'intégralité du réseau du Grand Paris Express, tel qu'il a été défini par décret en Conseil d'État, qui doit être réalisé, dans des délais compatibles avec la légitime exigence des usagers des transports franciliens ».

Les élus ont confirmé « leur volonté d'être ensemble pleinement associés aux discussions que le gouvernement doit engager, préalablement à ses décisions ».

---

Le comité stratégique de la Société du Grand Paris est constitué, conformément à la loi, par les maires et les présidents des intercommunalités dont les territoires sont traversés par le réseau du Grand Paris Express ou qui accueillent des gares.

Il comprend également quatre parlementaires, **des représentants de la CCI Ile de France, de la Chambre Régionale des métiers et de l'artisanat et six membres du CESER.**

### Commentaires de l'AMUTC

Quid des usagers ?

## Rapport Auzannet : le cabinet de Duflot tente de calmer les esprits

14.12.2012 BUSINESS IMMO

(AFP) - Un conseiller de la ministre Cécile Duflot a relativisé vendredi devant des élus franciliens l'importance du rapport Auzannet sur le projet de supermétro Grand Paris Express, parlant de simples "propositions", qui seront arbitrées par le Premier ministre le 15 février.

"Ce ne sont que des propositions, certes utiles, qui certes éclairent mais qui n'ont le statut que de propositions", a déclaré Thierry Lajoie lors du comité stratégique de la société du Grand Paris, "Au mois de février, nous saurons comment seront priorisés les travaux".

L'arbitrage du Premier ministre Jean-Marc Ayrault aura lieu après "discussion interministérielle" et "concertation avec les élus des territoires", a expliqué le conseiller soulignant l'engagement de la ministre de l'Égalité des territoires Cécile Duflot de "recevoir tout élu francilien" qui le souhaite.

"Il n'y a pas lieu de craindre l'abandon de tronçons", a ajouté M. Lajoie. Le projet de supermétro francilien coûtera 9,5 milliards de plus que prévu pour un montant de l'ordre de 30 milliards d'euros, selon le rapport du haut fonctionnaire Pascal Auzannet remis jeudi à Mme Duflot. Il a suscité des réactions contrastées des élus, certains s'inquiétant du financement et des délais de réalisation du projet.

Lancé par l'ancien président Nicolas Sarkozy, le projet Grand Paris Express prévoit la construction de quatre lignes de métro en rocade autour de la capitale, d'une longueur totale de 200 km et comprenant 70 nouvelles gares.

## Grand Paris Express : Patrick Devedjian soutient le projet

**Dans la foulée de la publication d'un rapport révisant à la hausse les coûts de réalisation du Grand Paris Express, le président du conseil général des Hauts-de-Seine, Patrick Devedjian, monte au créneau pour soutenir le projet.**

Alors que le document remis à la ministre de l'égalité des territoires et du logement, Cécile Duflot, identifie une hausse de 10 milliards des coûts des travaux de l'infrastructure de transport francilienne, Patrick Devedjian, ne se démobilité pas et rappelle que le projet a fait l'objet d'un accord politique unanime.

Inquiet de l'évolution du dossier, l'élu souligne notamment que les tronçons Noisy-Champs et Nanterre-Pleyel sont proposés en première phase, mais seulement en 2020. Il déplore également que dans le scénario 2 privilégié par le rapport, le tronçon Sèvres-Nanterre serait repoussé en 4ème phase, donc au mieux en 2029. "Les transports en Ile-de-France ont un retard qu'il est impératif de rattraper. Pour les Hauts-de-Seine, Eole est une priorité tout comme les parties Sud et Ouest de la ligne rouge", résume M. Devedjian avant de stigmatiser plus largement la politique du pouvoir exécutif. "Le Gouvernement qui multiplie les dépenses de fonctionnement ne cesse de réduire les investissements. Ce n'est pas comme cela que la crise sera surmontée".

Par la rédaction, le 14/12/2012 France BTP

## Le Grand Paris Express n'est pas un luxe, c'est un investissement prioritaire

Le Monde.fr | 14.12.2012 à 14h41 • Mis à jour le 14.12.2012 à 15h26 Par Jean-Paul Huchon, président de la région Ile-de-France

Le Grand Paris Express (GPE) est l'un des projets de transports les plus ambitieux que l'Ile-de-France ait connu. Avec 72 gares et 205 km de lignes, il doit changer le quotidien de ceux qui se déplacent de banlieue à banlieue – c'est-à-dire la majorité des Franciliens. Mais pour qu'il soit pleinement opérationnel, il faudra investir près de 30 milliards d'euros.

Avec la crise, quand l'argent public se fait rare, certains se disent bien sûr qu'une dépense d'une telle ampleur est peut-être superflue et qu'elle pourrait être remise à plus tard. Ils ont tort. Le Grand Paris Express, ce n'est ni un luxe, ni une utopie, c'est un investissement prioritaire : ceux qui empruntent chaque jour les transports en commun de la région capitale le savent bien. Aujourd'hui, le réseau francilien accueille 8 millions de voyages par jour, c'est-à-dire 65 % des déplacements en France. En dix ans, sa fréquentation a augmenté de 21 %.

Victime de son succès, il fonctionne à flux tendu. Un problème dans une station de RER, et c'est toute la ligne qui en souffre. Un retard de train, et c'est plus de stress pour aller au travail, plus de fatigue pour rentrer chez soi, des difficultés supplémentaires pour sortir ou faire ses courses. Cette réalité-là, je la connais et je la vois tous les jours.

Elle est le résultat de trente ans de sous-investissement chronique dans les transports en Ile-de-France. On a longtemps préféré faire des TGV plutôt que des trains de banlieue. **Elle est le résultat d'une politique d'urbanisme de 40 ans, qui a renvoyé les logements à l'Est, et créé les emplois à l'Ouest.** Cet état de fait, tous les élus franciliens en ont hérité, et ils l'ont longtemps regardé avec impuissance. Les moyens d'agir ont tardé. Mais dès que les collectivités ont obtenu de l'Etat la gestion pleine et entière du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), nous avons travaillé à des solutions.

#### Commentaires de l'AMUTC

Oui, c'est bien le cœur du problème. Cela contraint les usagers à des voyages longs, coûteux et fatigants. Comment se fait-il, si l'on fait ce juste constat, que le SDRIF voté en 2008 (mais pas appliqué), ne prévoit rien de concret pour construire plus de logements à l'Ouest et implanter plus d'emploi à l'Est. Pire, le nouveau SDRIF, aggrave encore cette dérive en inscrivant dans le SDRIF le métro du Grand Paris qui se polarise sur la Défense et les aéroports.

En lançant d'abord, en 2008, un plan de mobilisation de 18 milliards d'euros pour améliorer l'existant. C'est un travail de longue haleine, mais il commence aujourd'hui à porter ses fruits, avec l'ouverture de nouvelles lignes de tramway, avec le prolongement de 4 lignes de métro, avec les travaux de modernisation des RER. D'autres améliorations sont à venir. En lançant ensuite ce projet du Grand Paris Express. Pendant quatre ans, **nous avons travaillé, consulté les Franciliens**, bataillé ferme pour aboutir à ce projet tel qu'il existe aujourd'hui.

Face au Grand Paris de Nicolas Sarkozy, **déconnecté de la vie quotidienne des habitants de l'Ile-de-France, nous sommes parvenus à imposer** un projet de transport au service de tous les Franciliens. Ce projet, je l'ai voulu, je l'ai porté, avec l'ensemble des élus de la région et des départements. **Ce n'est pas un projet technocratique, c'est un projet démocratique.**

#### Commentaires de l'AMUTC

Comparez le plan du GPE avec celui du métro du Grand Paris : il est bien clair que c'est l'Etat qui a imposé son projet à la Région et non l'inverse. On ne peut réécrire l'histoire...

Il a bien sûr un coût, il est bien sûr difficile à mettre en œuvre, et je comprends que le gouvernement ait voulu en évaluer toute la complexité. J'ai dit moi-même que **l'Etat**, en avançant le chiffre de 20 milliards d'euros en 2011, avait sous-estimé l'ampleur de cet investissement : il n'avait pas pris en compte la création de nouvelles gares, l'interopérabilité des lignes, les interconnexions avec le réseau existant.

#### Commentaires de l'AMUTC

M. Huchon, les 20 milliards vous les avez validés. Prétendez-vous avoir été trompé ? Ne disposez-vous pas des services du STIF dont vous êtes le président ? Quelle légèreté !

Faut-il pour autant renoncer à le faire ? Peut-on dire aujourd'hui aux habitants de Gonesse, à ceux de Champigny ou de Noisy-le-Grand, que le Grand Paris Express qu'ils avaient signé, plébiscité, appelé de leurs vœux, ne passera plus par leur territoire ? Ce serait mépriser les élus et les citoyens qui se sont tant mobilisés. Peut-on dire aux chefs d'entreprises, qui attendent beaucoup de la liaison directe avec Roissy, d'oublier les investissements qu'ils prévoyaient d'engager en Ile-de-France, sous prétexte qu'il faut bien faire des sacrifices au moment où les fonds publics se font rares ? Ce serait nuire à l'attractivité de la région capitale et renoncer à en faire un territoire solidaire et compétitif.

Les difficultés sont là, et nous les connaissons. Il faudra sans aucun doute accepter un phasage des travaux et accélérer en contrepartie le plan de mobilisation. Mais je ne laisserai pas sacrifier la cohérence, l'envergure et l'ambition d'un Grand Paris Express qui bouleversera dans les quinze prochaines années le visage de l'Ile-de-France.

#### Commentaires de l'AMUTC

Le GPE est totalement incohérent. Lire le rapport Auzannet... On notera que le président du Conseil régional ne fait aucune proposition concrète pour le financement des 10 milliards qui s'ajoutent aux 20 initiaux. **Ce ne serait pourtant pas du luxe, avant de partir, de savoir qui va payer...**

Jean-Paul Huchon, président de la région Ile-de-France

## Grand Paris Express : le Medef IDF exige le respect des délais initiaux

(AFP) 14.12.2012

Le Medef Ile-de-France exige dans un communiqué vendredi que le projet de supermétro francilien Grand Paris Express soit mené à bien "dans les délais initialement prévus quitte à revoir certaines de ses caractéristiques techniques et à réajuster son plan de financement".

Un rapport remis jeudi à la ministre de l'Égalité des territoires Cécile Duflot a révisé à la hausse le coût du projet (30 milliards au lieu de 20,5) et esquissé plusieurs scénarios dont le plus convainquant conclut à un report de la fin des travaux à 2030, au lieu de 2025, et à une révision du plan de financement. "Si le rapport présenté confirme l'intérêt de ce projet, ses conclusions et ses préconisations sont de nature à inquiéter", affirme l'organisation patronale.

Le Medef "s'étonne du renchérissement considérable de certains coûts (...) en particulier celui de la ligne orange (...) Idem pour l'extension de la ligne 14 (...) Idem encore s'agissant du coût de connexion au réseau existant". Il "note que certaines caractéristiques techniques du projet semblent avoir changé (longueur des quais et des trains et variantes de tracé par exemple) ce qui contribue à "charger la barque" et à justifier une réalisation étalée dans le temps". "Ce projet, essentiel pour que la métropole francilienne soit aux standards des grandes métropoles mondiales, doit être poursuivi avec détermination et sans dévier de ses objectifs initiaux", conclut le patronat en appelant chaque financeur à respecter ses engagements comme il le fait lui-même.

### Commentaires de l'AMUTC

Le soutien du MEDEF fait chaud au cœur ! Monsieur Dubus va jusqu'à inverser les rôles : Auzannet surestimerai les coûts ! Absurde ! En fait il existe encore nombre de coûts cachés ou non pris en compte, comme le matériel roulant et les intérêts intercalaires payés pendant la construction de l'ouvrage, avant sa mise en service. Encore un bon nombre de milliards. Voir Eurotunnel, ouvrage bien modeste comparé au GPE... **La réalité est qu'il y a eu sous estimation volontaire des coûts, car le GPE à 30 milliards ne serait jamais passé...Et que, s'il est réalisé un jour, le GPE coûtera bien plus de 30 milliards.**

## Grand Paris Express : l'ouest oublié ?

Par [Europe1.fr avec AFP](#)

Publié le 14 décembre 2012 à 13h43 Mis à jour le 14 décembre 2012 à 13h43

Le député-maire de Versailles, François de Mazières (apparenté UMP), estime que l'ouest francilien était "complètement oublié" dans le rapport sur le projet de supermétro francilien Grand Paris Express, qui prévoit un étalement des travaux jusqu'en 2030. "Ce rapport est fait à charge pour démontrer qu'il faut tout faire au Nord, au Sud et à l'Est", a dénoncé M. de Mazières à l'AFP, "L'Ouest est complètement oublié, à l'exception de Saclay".

"Il n'y a pas un mot sur le plateau de Satory, qui fait pourtant partie de l'Opération d'intérêt national de Saclay, il n'y a pas un mot sur le Mantois, même sur La Défense il y a juste une liste des trains qui y arrivent pour dire qu'il n'y a pas besoin de faire plus", a-t-il ajouté.

"Ce rapport nous dit que ce sera peut-être pour 2030 et encore, si les collectivités ajoutent au pot", a déploré l'élus divers droite, rappelant que le projet est notamment financé par une taxe sur l'immobilier de bureaux. "L'ouest de l'Ile-de-France et les Yvelines sont extrêmement taxées", a-t-il dit, estimant que cette imposition empêche actuellement "d'ouvrir de nouveaux bureaux" et est "en train de couper le moteur qui marche".

## La mort du Grand Paris

Le Monde.fr | 14.12.2012 à 15h19 • Mis à jour le 14.12.2012 à 15h24 Par François de Mazières, député-maire de Versailles

La publication du rapport Auzannet, consacré au calendrier pluriannuel de réalisation et de financement du projet de Grand Paris Express signe la mort d'une grande ambition.

Dès la première page du rapport, le ton est donné. Rien n'existe avant la loi de juin 2010. D'un trait de plume, sont rayées [les millions d'heures de travail](#) produites entre le 17 septembre 2007, date de l'annonce par le président de la République, Nicolas Sarkozy, d'une vaste consultation internationale associant les meilleures équipes d'urbanisme et d'architectes du monde. Pas une seule fois n'est citée, dans cette introduction, l'existence d'un ministère en charge du Grand Paris qui pendant trois ans a coordonné, sous l'impulsion et la vision de Christian Blanc puis de Maurice Leroy, un gigantesque travail.

### Commentaires de l'AMUTC

Mazette ! Il n'y va pas avec le dos de la cuillère ! Les journées étaient longues au ministère de la ville. Mais il est vrai qu'il est bien dommage que le travail très intéressant produit dans le cadre du concours international du Grand Paris ait été mis à la poubelle, précisément par MM. Leroy et Huchon

L'auteur du rapport, M. Auzannet, assume : il est là pour répondre à une commande politique du nouveau pouvoir socialiste, et à une directive claire : le rééquilibrage Est-Ouest. Les conclusions sont donc sans appel : toute la boucle de l'Ouest passe à la trappe. Avec toutefois une exception : le ministre de la ville (PS) François Lamy, président de la Communauté d'agglomération du plateau de Saclay, bénéficie d'un traitement de faveur spécifique grâce à une ligne en cul de sac entre Massy et Saclay. On n'est jamais mieux servi que par soi-même.

C'est-à-dire que le fondement même du projet du Grand Paris, le bouclage de l'Ile-de-France par des anneaux concentriques, disparaît. Ainsi la disproportion entre la fine analyse des potentiels de développement des pôles du Nord (Plaine Commune, Pleyel, Le Bourget, Gonesse, le parc des expositions, Roissy), et l'absence totale d'analyse des pôles de la ville nouvelle de Saint-Quentin, du Mantois, de La Défense (qui fait seulement l'objet d'un surprenant catalogue des lignes déjà existantes) est sidérante. Des omissions qui frisent la mauvaise foi, quand par exemple à propos du cluster Paris-Saclay, il est totalement fait l'impasse sur le plateau de Satory, qui n'est même pas cité une fois de tout le rapport, alors que celui-ci est le deuxième pôle de développement de l'opération d'intérêt national. L'Ouest semble condamné à payer et à se taire.

### Commentaires de l'AMUTC

Oui, on a parlé de boucles. Mais rien ne boucle dans le GPE, à l'Est comme à l'Ouest. C'est un vermicelle avec des tronçons rabotés comme on peut, une interopérabilité fantôme et des terminus à tout bout de champ. Ah ! Si on écoutait les usagers, on la bouclerait la rocade de proche banlieue...

Le rapport ne dit pas un seul mot non plus sur l'origine des financements de ce qui reste du métro du Grand Paris. Le minimum eût été pourtant, dans les pages consacrées au financement du Grand Paris Express, de s'interroger sur l'origine des fonds et d'étudier les effets du zonage de l'imposition qui s'abat sur les entreprises. Une carte saisissante où l'on voit que la très large majorité des communes et entreprises bénéficiant de ce nouveau transport n'en subiront aucune charge, étant exemptée du paiement de ces taxes. A l'inverse, le département des Yvelines qui n'aura aucun bénéfice du nouveau métro se voit infliger, d'une part une hausse considérable du coût de la construction de bureaux par le versement d'une nouvelle redevance, d'autre part l'augmentation spectaculaire de la taxe sur les bureaux payée par les entreprises en fonction des mètres carrés qu'elles occupent. Si l'on rajoute à ceci les effets d'une nouvelle péréquation au niveau régional entre les communes, c'est en réalité à la fois le moteur de l'initiative des entreprises et de l'investissement des collectivités de l'Ouest que l'on est purement et simplement en train de casser. Des distorsions aberrantes au moment où il nous faut préserver les rares secteurs qui sont encore créateurs d'emplois et qui vont de plus créer de nouveaux déséquilibres entre des zones uniquement de logements et d'autres de bureaux.

Très surprenante également, l'absence totale d'analyse des points de saturation actuelle du réseau routier magistral francilien. Elle aurait démontré de manière évidente que la sursaturation des réseaux de l'A12 et l'A13 justifie à elle seule la prise en considération également de l'Ouest parisien. Pas un mot non plus dans le rapport Auzannet sur l'ambition urbaine, la reconfiguration du tissu des villes autour des gares, l'articulation ville-campagne, des sujets qui constituaient le cœur du projet du Grand Paris, tout autant que le projet de métro.

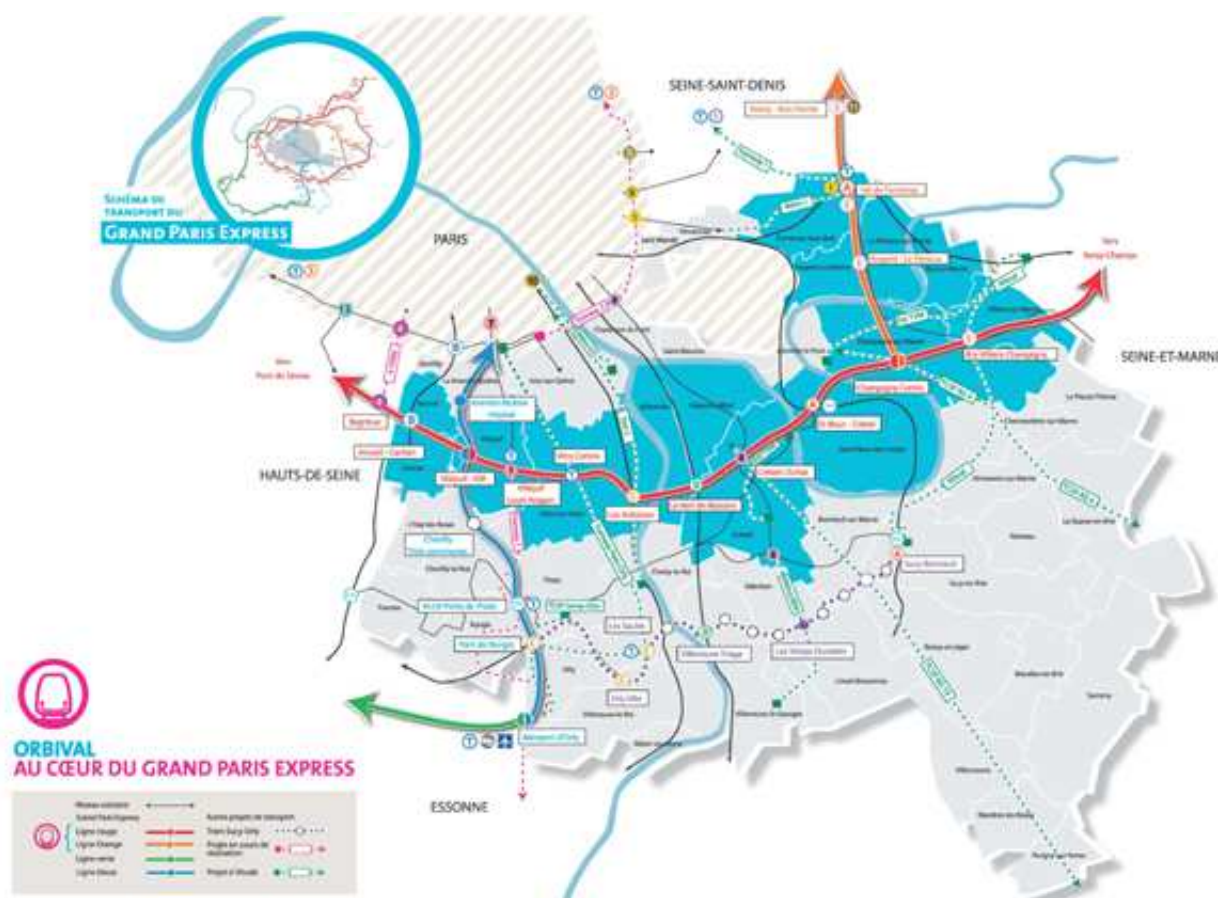


En conclusion : le rapport Auzannet remplit sans aucun doute sa mission auprès de ses commanditaires et exprime ce qu'ils en attendaient. L'habileté suprême aura été de ne jamais les citer nommément mais par leur seule fonction : le président de la République (mais qui n'existe pour M. Auzannet que depuis 2012), la ministre du logement et de l'égalité des territoires. La ficelle est un peu grosse. Il est dommage pour notre pays que monsieur Auzannet n'ait pas pu, comme le fit le M. Gallois dans son rapport, prendre un peu de hauteur et traiter de l'intérêt général sur toute l'Île-de-France.

François de Mazières, député-maire de Versailles

## Grand Paris Express : "Le rapport Auzannet est une déclaration de guerre contre Orbival" selon un élu francilien

Les réactions se multiplient depuis la remise au gouvernement du rapport de Pascal Auzannet sur le calendrier de mise en œuvre du métro automatique, le Grand Paris Express. La plus violente est celle de Christian Favier, président du conseil général du Val de Marne qui estime que ce rapport constitue "une déclaration de guerre contre Orbival", la partie du tracé qui concerne son département.



Le Val de Marne serait desservi à la fois par l'arc sud de la ligne rouge, la partie sud de la ligne orange et le prolongement de la ligne bleue (ligne 14 du métro) à Orly

Pour Christian Favier, le président du Val de Marne qui bataille depuis des années pour une ligne de métro afin de désenclaver son département, la déception est totale. Ce rapport indique-t-il dans un communiqué "renvoie aux calendes grecques à la fois la ligne bleue qui relie Paris à Orly, la ligne Orange qui relie Champigny centre à Rosny et enlise pour de longues années la ligne rouge, le tracé que nous appelons ici Orbival, qui pourtant était prêt à faire l'objet d'une enquête publique".

L'élu en appelle solennellement au premier ministre : "Je lui demande de réunir sans délais l'ensemble des élus et acteurs concernés afin de dégager des pistes sérieuses pour tenir les engagements pris par l'Etat. Je pense notamment aux recettes nouvelles qui pourraient être dégagées ce que le rapport Auzannet s'est bien gardé de faire."

## Réactions en chaîne

La publication de ce rapport a entraîné des réactions en chaîne. Morceaux choisis :

- Valérie Pécresse, présidente du groupe UMP au conseil régional d'Ile-de-France "demande à Jean-Paul Huchon de renoncer à la mise en place du Pass Navigo unique afin de compenser ce surcoût."
- Mounir Satouri Président du groupe EELV au conseil régional d'Ile-de-France, demande "la suppression de la ligne verte et des liaisons entre pôle d'affaires et aéroports"
- David Bodet (PS), président de la communauté d'agglomération du Plateau de Saclay, et Maud Olivier (PS), députée de la 5ème circonscription de l'Essonne : "Ce rapport, destiné à expertiser le projet de transports "Grand Paris Express", affirme sans ambiguïté le caractère prioritaire de la ligne verte et plus particulièrement de son tronçon Orly-Saclay"
- Patrick Devedjian, président UMP du conseil général des Hauts-de-Seine : "prend note que les tronçons Noisy-Champs et Nanterre-Pleyel sont proposés en première phase, mais seulement en 2020. Il demande que les procédures et ce calendrier soient accélérés".
- Jean-Pierre Blazy, député PS du Val-d'Oise, maire de Gonesse : "Le rapport Auzannet rendu public ce matin renvoie la réalisation du tronçon entre Le Bourget RER et Le Mesnil Amelot à 2030 voire 2040. Roissy serait alors desservi par CDG Express ou le RER B avec une qualité de service améliorée d'après le rapport. Le barreau de Gonesse entre le RER B et le RER D serait accéléré. Malheureusement, le report de calendrier (..) revient à un abandon de ce tronçon"

## Robert Viennet

# Réactions politiques au rapport Auzannet sur le Grand Paris

13.12.2012

*La publication du rapport Auzannet sur le Grand Paris Express a suscité de nombreuses réactions politiques d'élus franciliens de tous bords.*

(AFP) - Réactions politiques au rapport de Pascal Auzannet sur le Grand Paris remis jeudi à la ministre de l'Egalité des territoires Cécile Duflot.

- Mounir Satouri, président du groupe EELV au Conseil régional d'Ile-de-France : "Le rapport confirme les mises en garde des écologistes sur le coût du projet. Le vrai prix du Grand Paris Express est plus proche des trente milliards d'euros que des vingt annoncés par l'ancienne majorité. Cette évaluation du coût est l'occasion de transformer une bonne fois pour toute le Grand Paris des Affaires en Grand Paris des Habitants. Les élus EELV demandent ainsi la suppression de la ligne verte et des liaisons entre pôles d'affaires et aéroports, qui concernent notamment le plateau agricole de Saclay au Sud, et le triangle de Gonesse au Nord". (Communiqué)
- David Bodet (PS), président de la Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay, et Maud Olivier (PS), députée de la 5<sup>e</sup> circonscription de l'Essonne : "Ce rapport, destiné à expertiser le projet de transports "Grand Paris Express", affirme sans ambiguïté le caractère prioritaire de la ligne verte et plus particulièrement de son tronçon Orly - Saclay (...) Cette expertise conforte également la volonté des élus locaux d'accompagner avec une exigence de qualité environnementale un pôle scientifique urbain d'envergure internationale sur la frange sud du plateau de Saclay". (Communiqué)
- Patrick Devedjian, président UMP du conseil général des Hauts-de-Seine : "Le projet qui a fait l'objet d'un accord politique unanime doit être réalisé dans son intégralité (...) Il s'agit d'orchestrer le plus intelligemment et le plus efficacement le déroulement de cet ensemble pour avoir un schéma qui soit soutenable d'étape en étape et rende le plus vite possible service au plus grand nombre de voyageurs. Patrick Devedjian prend note que les tronçons Noisy-Champs et Nanterre-Pleyel sont proposés en première phase, mais seulement en 2020. Il demande que les procédures et ce calendrier soient accélérés". (Communiqué)
- Valérie Pécresse, présidente du groupe UMP au conseil régional d'Ile-de-France : "Valérie Pécresse demande à Jean-Paul Huchon de renoncer à la mise en place du Pass Navigo unique afin de compenser ce surcoût. (...) Ce projet-phare initié par Nicolas Sarkozy n'est pas négociable et doit être réalisé dans son intégralité conformément à l'accord qui est intervenu entre l'Etat et la région Ile-de-France. Jean-Paul Huchon doit aujourd'hui clairement faire le choix du Grand Paris Express et non du Pass Navigo unique, prix de l'arrangement électoral entre les Verts et le PS". (Communiqué)

- Jean-Marie Le Guen, député PS de Paris : "Il s'agit d'un travail sérieux et utile qui permet de sortir de l'illusion du "tout, tout de suite", sans renoncer au volontarisme d'un réseau de transport collectif à la hauteur des ambitions du Grand Paris. Dix milliards d'euros non financés, soit une augmentation de 46,3 % par rapport au projet initial, le sarkozysme nous a malheureusement habitué aux fausses promesses et aux ardoises laissées à ses successeurs (...) Sans remettre en cause les tracés et le phasage des opérations il nous faut peut-être aussi réfléchir à des solutions parfois plus sobres". (Communiqué)
- Annick Lepetit, secrétaire nationale du PS aux Transport : "La démonstration est claire : Nicolas Sarkozy et son gouvernement ont menti aux franciliens depuis 3 ans en leur faisant des promesses inconsidérées, tout en sachant que les délais et les coûts annoncés n'étaient pas tenables. Qu'il y ait une augmentation des coûts de 9,5 MdEUR n'est une surprise que pour ceux qui ne voulaient pas regarder la réalité en face (...) Il revient maintenant à la gauche de concrétiser les effets d'annonce de la droite car même si leurs inconsistances rendent les choses plus difficiles, notre priorité est bien d'améliorer, pour les usagers, les transports publics d'aujourd'hui et de demain". (communiqué)
- Jean-Pierre Blazy, député PS du Val-d'Oise, maire de Gonesse : "Le rapport Auzannet rendu public ce matin renvoie la réalisation du tronçon entre Le Bourget RER et Le Mesnil Amelot à 2030 voire 2040. Roissy serait alors desservi par CDG Express ou le RER B avec une qualité de service améliorée d'après le rapport. Le barreau de Gonesse entre le RER B et le RER D serait accéléré. Malheureusement, le report de calendrier qu'avait déjà évoqué hier Jean-Pierre Blazy est confirmé par la publication du rapport Auzannet aujourd'hui. Cela revient à un abandon de ce tronçon (...) Jean-Pierre Blazy en appelle solennellement au gouvernement pour que soit entendue la voix des habitants et des élus de l'Est du Val d'Oise et du Grand Roissy".
- Claude Bartolone, président (PS) de l'Assemblée nationale, élu de Seine-Saint-Denis : "Je tiens à saluer cette méthode qui permet enfin de présenter un projet assorti de perspectives de financement stabilisées. (...) La perspective d'un rééquilibrage des infrastructures de transport reste plus que jamais une priorité si l'on veut avancer vers un développement de la métropole francilienne. En matière d'égalité des territoires, tout commence par les transports. Aucun développement économique, aucun accès à l'emploi, aucune mixité sociale, ne seront possibles sans une amélioration de notre réseau de transport". (Communiqué)
- Jean-Paul Huchon, président (PS) de la Région Ile-de-France : Ce rapport confirme l'importance des moyens financiers à engager pour réaliser ces infrastructures et les connecter au réseau existant, et propose plusieurs scénarios par étape pour lancer les chantiers du Grand Paris Express. Ce rapport technique ne peut être un point d'arrivée. Le Grand Paris Express, qui a fait l'objet d'un large accord entre l'Etat, la Région et les collectivités territoriales, devra être réalisé dans son intégralité. (Communiqué)
- Patrick Ollier, député UMP des Hauts-de-Seine : "la parution du rapport tombe comme une sinistre nouvelle pour la mise en oeuvre de la ligne de métro intérieure du Grand Paris Express. La proposition du report à 2026, au mieux, du secteur de Pont de Sèvres à Nanterre (...) est tout simplement inacceptable. Ce projet est indivisible, il doit être commencé jusqu'au moment où il sera terminé dans l'intérêt de toutes les communes desservies par la ligne rouge". (Communiqué)
- Christian Favier, sénateur PCF et président du conseil général du Val-de-Marne : "Ce rapport constitue une véritable déclaration de guerre contre Orbival et le métro du Grand Paris Express. En s'appuyant sur un constat financier qui demande à être vérifié, il propose ni plus ni moins au gouvernement de détricoter totalement le projet validé il y a deux ans. Sous des atours pseudo-sérieux, ce rapport (...) génèrerait une remise en cause totale des étapes franchies ces deux dernières années". (Communiqué)
- Philippe Kaltenbach, sénateur PS des Hauts-de-Seine : "le rapport montre que le projet du Grand Paris Express est réalisable en dépit des piètres calculs du tandem Sarkozy-Santini.(...) Les attentes des usagers en termes d'amélioration du réseau de transports collectifs sont très importantes (...) Il est primordial d'achever en priorité la boucle principale et notamment de ne pas attendre 2030 pour réaliser la portion comprise entre le Pont de Sèvres et la Défense. En outre, je reste très réservé sur la pertinence d'une urbanisation importante des terres agricoles de Saclay qui s'effectue de surcroît jusqu'ici par le +pillage+ des territoires environnants". (Communiqué)
- Alexis Bachelay, député PS des Hauts-de-Seine : "Le projet du Grand Paris (...) nécessite un plan de financement clair et crédible que le précédent gouvernement n'a jamais mis en place (...) Cet état de fait impose aujourd'hui au gouvernement, de mettre en place un plan d'actualisation, d'organisation, de phasage des tronçons et de financement pluriannuel du Grand Paris". (Communiqué)



# Le rapport Auzannet atterre les élus locaux

Publié le [14 décembre 2012](#) par [C.Dubois](#) 94citoyens

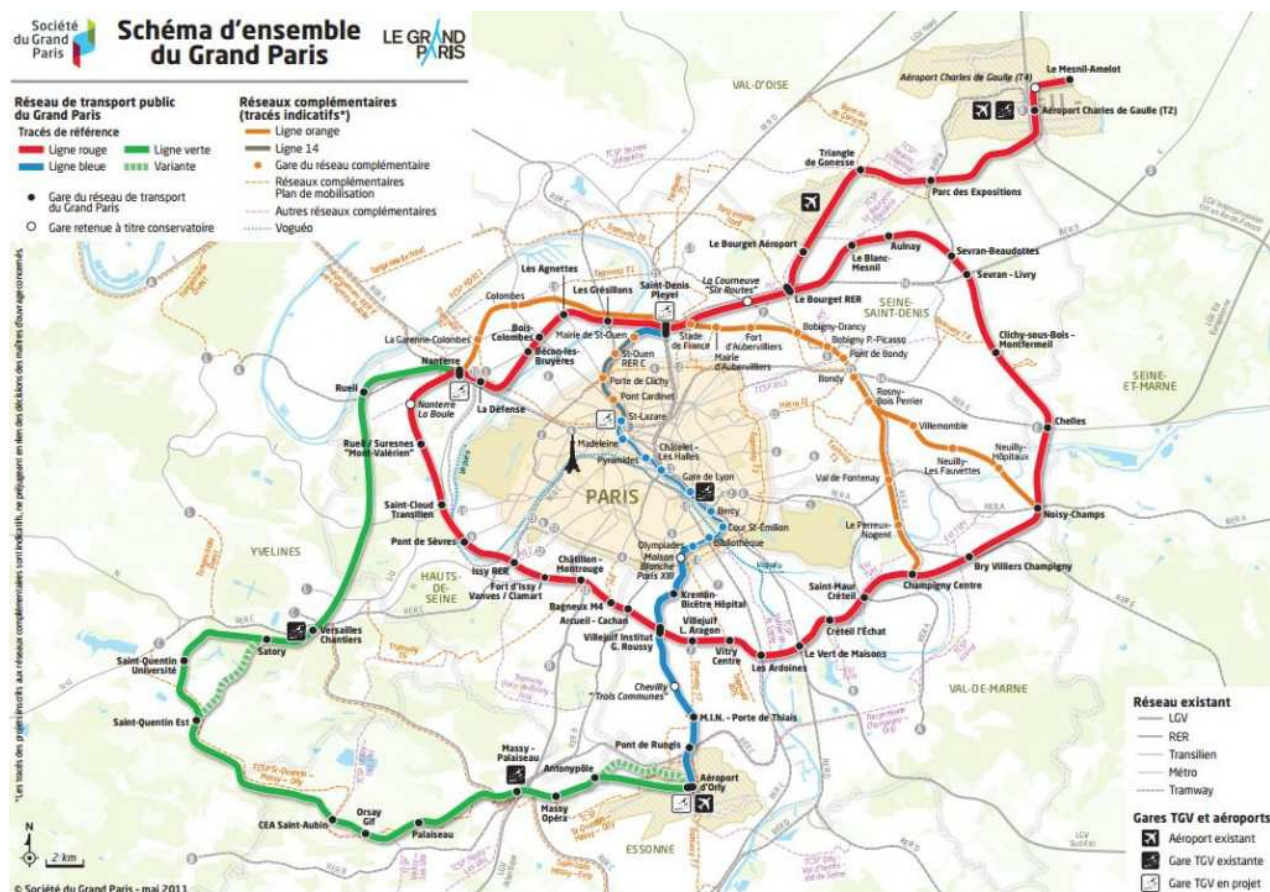
**Le Grand Paris Express coûtera minimum 30 milliards d'euros et ne s'achèvera pas avant 2040... telles sont les conclusions du rapport Auzannet, en contradiction avec les informations qui avaient été données lors des dizaines de réunions publiques qui se sont déroulées sur ce sujet, mais en phase avec ce que les citoyens avaient compris d'eux-même, comme ces derniers n'avaient pas manqué de le faire savoir, lors de ces mêmes réunions !**

En octobre dernier, lors des réunions préalables à l'enquête publique sur la ligne rouge sud (arc sud de ce super métro périphérique autour de la capitale dont le tronçon val de marnais est connu sous le nom d'Orbival), les habitants ne s'étaient ainsi pas privés de questionner et requestionner les protagonistes de la Société du Grand Paris (SGP, maître d'oeuvre du projet, dépendant de l'Etat) sur le réalisme des délais indiqués (le tout bouclé avant 2026), alors que dans le même temps le gouvernement venait de retirer le milliard de dotation prévu initialement pour la SGP dans le budget 2013-2015 afin de pouvoir lever des emprunts, et que d'autre part les usagers sont habitués à voir ce type de grand projet prendre du retard...

Tout va bien, avaient alors répondu en chœur les représentants de la SGP et de la région (la région est partie prenante du projet à travers le STIF, syndicat des transports d'Ile de France), arguant que les financements seraient là et que pour l'instant, toutes les étapes suivaient leur cours. Des arguments qui n'avaient pas totalement convaincu, tout comme en 2010, lorsque région et Etat présentaient chacun leur projet de réseau concurrent en soutenant qu'ils verraient tous deux le jour, et que les mêmes participants leur faisaient remarquer le non-sens d'un tel doublon ! Ils avaient eu raison en janvier 2011, lorsqu'enfin Etat et région avaient signé un accord pour travailler à une synthèse, rebaptisée Grand Paris Express.

## Commentaires de l'AMUTC

Oui, on peut faire confiance à la SGP et à la région. Ils sont très crédibles ! Dormez, bonnes gens !



## Le budget réévalué de 17% à 30 milliards d'euros

Ce jeudi 13 décembre, le rapport Auzannet, dont les fuites avaient déjà alarmé les élus locaux depuis plusieurs semaines, a mis une nouvelle fois fin aux promesses de quadrature du cercle. En termes d'évaluation financière d'une part, plusieurs postes non budgétés (des adaptations du réseau existant notamment) ont trouvé leurs chiffres, et de nombreux coûts ont été évalués plus précisément (le prolongement de la ligne 14 et la ligne orange ont notamment pris du poids). Au total, le projet qui était

évalué à 22,266 milliards d'euros, passe ainsi à 29,929 (autant dire 30) milliards d'euros, soit une variation de 17%. Voir ci-dessous le détail des variations.

	A la date du schéma d'ensemble (CE 01/2008)	A la date du schéma d'ensemble (CE 01/2012)	Nouvelle évaluation (CE 01/2012)	Commentaires
Infrastructures sous MOA SGP	16 170	18 576	19 125	Il s'agit d'une provision, pas d'un coût « Au bilan, le montant de l'investissement à réaliser avant 2025 s'établit à 17,5 MM€ » (extrait schéma d'ensemble)  Variation : + 6%
Gares conservatoires de la SGP	230	264	790	
Acquisitions foncières	1 100	1 264	1 200	
Total Schéma d'ensemble	17 500	20 104	21 115	
Extension Mesnil Amelot	250	287	440	
Total SGP	17 750	20 391	21 555	
L 14 à MSO sous MOA STIF RATP	1 000	1 149	1 379	Financé à 30 % par la SGP, 30% Région, 20% Ville de Paris, 6 % 92, 6% 93. Rajout d'une gare à Pont Cardinet  Variation : + 31 %
Adaptation des stations existantes	non évoqué		125	
Total L 14 à MSO	1 000	1 149	1 504	
Ligne orange sous MOA STIF	3 516	4 040	4 970	L'accord Etat – Région de janvier 2011 prévoit un financement maximal de 2 MM€ par la SGP, le solde du financement étant à rechercher par le STIF, MOA de l'opération  La variation s'explique en partie pour partie par un nouveau dimensionnement des gares (120 m au lieu de 90 m suite à l'interopérabilité)
Acquisitions foncières	-	-	100	
Total ligne orange	3 516	4 040	5 070	
Total Grand Paris Express	22 266	25 401	28 129	Variation : + 11 %
Adaptation RFF, SNCF, RATP	-	-	1 800	Explicitement non chiffré dans le schéma d'ensemble. Estimation sommaire
Total général	22 266	25 580	29 929	Variation : + 17 %

En conséquence, il convient de trouver plus de financements ou de rééchelonner le projet.

### Trois hypothèses

Dans son rapport remis officiellement à Cécile Duflot, ministre de l'Égalité des territoires hier, Pascal Auzannet propose trois hypothèses de séquençage du projet. La première maintient le cap sur 2026 mais le rapporteur en souligne aussitôt l'impossibilité : « Dans ces conditions (...), le niveau de la dotation en capital de l'Etat et des subventions des Collectivités territoriales doivent être portés à 12 milliards d'euros (au lieu de 4,9 initialement envisagé), ce qui dans le contexte budgétaire actuel n'est, de toutes évidences, pas envisageable. » Le deuxième scénario prévoit un achèvement en 2030 avec un respect du calendrier financier initial, notamment de la contribution de 4,9 milliards d'euros des collectivités, jusqu'en 2026. « Au-delà sur la période allant jusqu'en 2030 la dépense maximum pouvant être supportée par la SGP ne peut excéder 23 MM€. Deux options sont alors possibles : soit obtenir des financements nouveaux soit décaler le calendrier », suggère le rapport.

### Prolongement vers Orly et ligne orange sud entre 2030 et 2037

La troisième hypothèse, présentée comme la plus réaliste sur le plan de la faisabilité financière, prévoit un service totalement opérationnel en 2040. La première étape, opérationnelle en 2020 ne comprendrait que les arcs sud et nord, avec des ruptures à l'Est et l'Ouest, et le prolongement de la ligne 14 au nord. Au sud, ce début de ligne rouge irait de Pont de Sèvres à Champigny sur Marne. La prolongation de la ligne bleue (ligne

14) jusqu'à Orly ne verrait le jour qu'entre 2030 et 2037. La prolongation sud de la ligne rouge (périphérique) à partir de Champigny vers Noisy Champs et la portion de ligne orange entre Champigny et Rosny seraient mises en balance, l'une des deux étant opérationnelle en 2030 et l'autre en 2037, ceci restant à définir.

### Les élus du Val de Marne atterrés

Président de l'association Orbival, qui réunit les élus locaux du Val de Marne, toutes tendances confondues, autour de ce projet de métro dans sa partie départementale, Christian Favier (également président du Conseil général et sénateur) a réagi en déclarant que ce rapport était une déclaration de guerre à Orbival : *« En s'appuyant sur un constat financier qui demande à être vérifié, il propose ni plus ni moins au gouvernement de détricoter totalement le projet validé il y a deux ans par l'Etat, la Région et les 8 départements d'Ile-de-France. Plus grave, sous des atours pseudo-sérieux, ce rapport si, il était suivi par le gouvernement, générerait une remise en cause totale des étapes franchies ces deux dernières années. Ainsi, en Val-de-Marne, il renvoie aux calendes grecques à la fois la ligne bleue qui relie Paris à Orly, la ligne Orange qui relie Champigny centre à Rosny et enlève pour de longues années la ligne rouge, le tracé que nous appelons ici Orbival, qui pourtant était prêt à faire l'objet d'une enquête publique. En préconisant de repousser de plus de 15 ans le démarrage des travaux entre Noisy-Champ et Champigny-centre et d'abandonner la réalisation de l'atelier garage et du poste de commandement centralisé au niveau du secteur Champigny-Bry-Villiers, Pascal Auzannet propose de fait un arrêt brutal du projet. Aucune ligne de métro ne peut en effet fonctionner sans ce type d'équipement. Ces éléments qu'il ne peut ignorer, lui avaient été communiqués. Il n'en a pas tenu compte preuve si besoin en était, au mieux de l'absence de sérieux de ce travail, au pire de caractère à charge de celui-ci. Au bout du compte et à court terme il ne reste rien pour le Val-de-Marne alors que les travaux sur la ligne rouge devaient démarrer dans deux ans. C'est totalement inacceptable ! »*

#### Commentaires de l'AMUTC

L'inquiétude de Christian Favier est justifiée. N'y a-t-il pas eu une certaine imprudence à croire au compromis « miraculeux » du 26 janvier 2011 ? Le retour sur terre est rude. Mais suffit-il de crier je veux mon miracle, je veux mon miracle ? Ne serait-il pas plus productif de défendre un projet faisable et améliorant rapidement les conditions de transports des usagers. Ce projet comprendrait 90 % d'Orbival...

## Le Grand Paris Express coûtera moitié plus

Libé Sibylle Vincendon 17.12.2012

Cela fait à peine quatre jours que Pascal Auzannet a remis son rapport sur le Grand Paris Express à la ministre Cécile Duflot mais on peut déjà mesurer les effets contrastés du document. L'annonce d'un coût probable du réseau de moitié plus élevé que prévu, qui le ferait sortir à près de 30 milliards d'euros plutôt que 20, n'a fait sauter de joie personne, mais n'a pas non plus provoqué de réactions outrées sur la validité du chiffrage. Les scénarios de séquençage, en revanche, passent beaucoup moins bien.

#### Commentaires de l'AMUTC

Le chiffrage du rapport est difficilement contestable. S'il y a un reproche à lui faire, c'est de faire encore l'impasse sur des coûts importants (matériels roulant, intérêts intercalaires). Aucune approche sur le coût d'exploitation du GPE, sur le montant des péages qui seront perçus par la SGP pour rembourser les emprunts. Une fuite en avant irresponsable.

Ce travail doit servir de base aux arbitrages que rendra le Premier ministre Jean-Marc Ayrault, le 15 février.

Sur l'addition totale, des voix aussi diverses que celles de Jean-Paul Huchon, président de la région, ou de Valérie Pécresse, chef de son opposition, vont dans le même sens du constat qu'il manque en effet 10 milliards. L'un comme l'autre soulignent en résumé que, puisque les choses sont désormais claires, il faut se donner les moyens de mener le projet dans son intégralité. Tout juste Valérie Pécresse fait-elle un peu de politique au passage en exigeant que la région utilise le budget du Navigo à tarif unique pour boucler celui du Grand Paris Express.

Maurice Leroy, l'ancien ministre du Grand Paris qui avait bouclé l'accord Etat-région créant le Grand Paris Express, confiait hier soir à *Libération*, que le chiffrage d'Auzannet ne l'a pas surpris : *"On a toujours eu en tête l'interopérabilité (faire en sorte que les rames passent d'une ligne à l'autre sans faire descendre les voyageurs, ndr). On savait que le tout serait à 10 milliards de plus mais dans le contexte budgétaire de l'époque, il ne fallait pas dépasser les 20 milliards. Et j'avais une date butoir pour conclure l'accord, le 31 janvier"*. Le texte sera validé rricac le 26.



### Commentaires de l'AMUTC

Enfin l'aveu de l'escroquerie fondamentale de l'accord du 26 janvier. Rappelons que Huchon justifiait ce « compromis » (mais si, mais si !) par le déblocage de la participation demandée à l'Etat pour financer le plan de mobilisation de la région : 2,5 milliards. Beau résultat, qui justifie un soutien politique unanime !

Dans son rapport, Auzannet, ancien responsable du développement et des RER à la RATP, n'accable d'ailleurs aucun coupable : il note simplement ce qui s'est produit. La dérive monétaire a pesé entre les hypothèses de 2008 et celles d'aujourd'hui (+3 milliards). La Société du Grand Paris a approfondi et affiné ses calculs en confirmant les gares optionnelles (+ 1,4 milliard). Une gare a été rajoutée sur la ligne 14 par la RATP et le Stif (Pont Cardinet) tandis que les rames de la ligne ont été portées de 6 à 8 voitures (+ 355 millions). Seulement 2 milliards de "contribution maximale" de la SGP pour la ligne orange ont été prévus alors que l'on sait maintenant qu'elle coûtera plus du double. Enfin, l'adaptation des réseaux existants pour faire face à l'arrivée du trafic supplémentaire généré par le Grand Paris Express n'a pas été intégrée dans les calculs de départs (+1,8 milliard).

A partir de ces données, Auzannet élabore trois scénarios, que je vous engage à aller lire en détail à la source ici. Comment le rapporteur procède-t-il ? En partant du financement tel qu'il est prévu par la loi, soit une dotation en capital de la SGP par l'Etat ( 4 milliards), des ressources affectées provenant de différentes taxes et le recours à l'emprunt. A partir de là, peut-on réaliser les 180 kilomètres de lignes pour 2025 comme l'avait promis Nicolas Sarkozy ? Il faudrait une dotation en capital de 12 milliards d'euros, "peu envisageable" dans le contexte budgétaire. Et techniquement, il faudrait réaliser 18 kilomètres par an, ce qui ne se voit dans aucun chantier au monde. "Peut-être en Chine où les conditions de travail sont différentes", euphémise l'auteur.

Renversant totalement le raisonnement, il se demande ensuite à quelle date sortirait le projet si l'Etat n'y consacrait qu'un milliard d'euros en dotation, pour le moment seule somme annoncée. Résultat : 2040 pour le bouclage final. Enfin, dans une hypothèse médiane, le rapporteur part des 30 milliards qu'il faudra, prend pour acquis que la dotation de l'Etat en comptera bien 4, et arrive à une date de sortie de 2030.

Chacune de ces hypothèses est accompagnée d'un schéma dessinant les étapes de la réalisation, avec explication des gravures à la suite. Point commun de tous les dessins : les premières lignes réalisées sont avant tout ancrées au réseau existant. Cela leur donne un aspect de spaghettis flottant dans l'espace mais paradoxalement, [ces nouvelles lignes seraient moins hors sol qu'un réseau bouclé avant tout sur lui même. Le pari d'Auzannet](#), c'est qu'une fois les quatre premiers tronçons réalisés, le bouclage de la rocade, qu'il juge essentielle, sera inévitable.

### Commentaires de l'AMUTC

Personne n'envisage un réseau bouclé sur lui même. La rocade bouclée de proche banlieue à vocation à interconnecter une cinquantaine de lignes, bien plus que les spaghettis proposés....

Il n'empêche : les élus qui ne sont pas servis les premiers, ou mal servis selon eux, se sont vite manifestés. Ainsi, Christian Favier, président du conseil général du Val-de-Marne, a-t-il fait savoir immédiatement tout le mal qu'il pensait de ce travail. Certes, dans ses trois scénarios, Pascal Auzannet démarre avec la ligne rouge sud, bébé de Favier, actuellement à la veille de l'enquête publique entre Pont-de-Sèvres et Noisy-Champs. Mais Auzannet ne la fait aller que jusqu'à Champigny centre. Il n'intègre pas l'extrémité Est, entre Champigny et Noisy. Il s'en explique : le morceau est complexe à réaliser, très cher (1,5 milliard) et ne comporte qu'une gare. Au politique de trancher, note-t-il en substance.

### Commentaires de l'AMUTC

La remarque d'Auzannet est évidemment frappée au coin du bon sens... Les « politiques » doivent-ils décider de réaliser en priorité des tronçons très chers et qui n'apportent pas grand chose aux usagers ?

De même, il renvoie aussi au politique le soin de prendre une décision sur la desserte de Roissy-Charles-de-Gaulle. Si le projet de CDG-Express devait revoir le jour, alors la ligne rouge nord, entre Pleyel et Roissy, devrait passer en dernière phase. Cette sombre perspective a tout de suite fait réagir les élus de Plaine Commune et le député du Val d'Oise et maire de Gonesse Jean-Pierre Blazy.