

Duflot : « Je veux faire le Grand Paris des habitants »

Cécile Duflot, la ministre de l'Égalité des territoires et du Logement, prendra la parole ce matin pour la première fois sur la question sensible du Grand Paris.

Propos recueillis par Frédéric Choulet | Publié le 26.06.2012, 08h11

Cécile Duflot s'exprime aujourd'hui sur le Grand Paris, à l'occasion de la présentation des projets d'architecte des gares de la future ligne Grand Paris Express, le supermétro qui doit relier les banlieues à l'horizon 2025. La ministre nous livre, en avant-première, ses priorités pour ce projet encore en chantier et aux enjeux considérables.

En apprenant que vous étiez chargée du Grand Paris, certains, à droite et à gauche, se sont inquiétés, eu égard à vos précédentes positions en tant qu'élue verte. Que leur répondez-vous ?

CÉCILE DUFLOT. Ils n'ont pas à s'inquiéter. Ma méthode de travail, c'est l'écoute. **Un projet aussi important, qui engage la vie de millions d'habitants ne peut se faire sans concertation.**

Comment abordez-vous ce dossier du Grand Paris ?

Je veux faire le Grand Paris des habitants. Je veux autant répondre aux besoins de la vie quotidienne qu'aux choix d'avenir pour dans vingt-cinq ans. Nous devons faire le Grand Paris d'aujourd'hui tout en préparant celui de demain.

Quels domaines le Grand Paris doit-il couvrir ?

Le Grand Paris est au cœur de l'Égalité des territoires. **C'est un projet de transport, mais aussi d'aménagement, de logement, d'emplois, de services publics.** Notre projet, c'est le désenclavement et une meilleure distribution des richesses entre les territoires.

En matière de gouvernance, quid de l'avenir de la Société du Grand Paris (SGP), émanation de l'Etat voulue par Nicolas Sarkozy, et qui pilote aujourd'hui le projet de transport du Grand Paris Express ? Survivra-t-elle au changement politique ?

Il faut que les choses avancent vite. Pour réussir le projet de transport, il n'est pas utile d'être dans une logique de big bang institutionnel. Ce qu'attendent les citoyens, c'est de l'action, je vais m'y atteler. **Pour le reste, avec Marylise Lebranchu, nous ferons une concertation avec les élus concernant les réformes institutionnelles nécessaires.**

Que va devenir le projet du Grand Paris Express lui-même ? Quelles seront vos priorités dans les semaines qui viennent ?

Depuis plusieurs semaines, j'écoute les acteurs du dossier et **je vais rencontrer tous les élus concernés avant le 5 juillet**, date à laquelle le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris doit se réunir. Face aux contraintes financières, il va falloir définir les priorités du projet. Les travaux ne peuvent pas être lancés partout en même temps. Tout le monde le sait, mais personne ne voulait l'assumer jusqu'ici. Il faudra décider sur quel secteur débiteront les travaux, en tenant compte des urgences pour les quartiers relégués et les zones surpeuplées qui attendent beaucoup de ce projet. Plutôt que des effets d'annonce, je préfère des résultats concrets et rapides. Ils devront concerner aussi bien les métros et les RER actuels que le métro automatique de demain. C'est le sens de la politique de transports menée par Frédéric Cuvillier (*NDLR : ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche*).

Et ensuite...

Mon but, c'est de réconcilier l'ambition de développement économique avec les urgences du quotidien des habitants. La métropole de demain ne peut pas être Dubaï-sur-Seine, sans souci des services publics de proximité. Il y a des fractures sur le territoire, à nous de les réparer.

Un projet qui se cherche encore

En son temps, un certain Charles de Gaulle aurait peut-être eu la tentation de l'appeler « le machin », tant la notion de Grand Paris paraît encore confuse dans l'esprit des habitants d'Ile-de-France et de nombreux élus. Car aujourd'hui, même si ce vaste chantier va conditionner la vie de millions d'habitants dans les prochaines décennies, le Grand Paris reste plus un vœu qu'une réalité : transformer Paris et son agglomération en une métropole. Principale source de confusion, le Grand Paris se décline sur deux niveaux de lecture, un territorial et un institutionnel.

Sur l'aspect territorial, personne n'est vraiment d'accord, entre ceux qui défendent une zone resserrée sur Paris et les villes proches, ou Paris et les départements de petite couronne (Hauts-de-Seine, Saint-Seine-Denis et Val-de-Marne) ; ceux qui poussent jusqu'aux villes nouvelles de grande couronne, comme Marne-la-Vallée ou Evry ; ceux qui englobent toute l'Ile-de-France ; et même ceux qui évoquent un Grand Paris élargi

aux régions mitoyennes.

Quant au niveau institutionnel, il comprend, d'une part, Paris Métropole, syndicat intercommunal lancé par le maire (PS) de Paris, Bertrand Delanoë, en 2009, regroupant des collectivités de l'ensemble de la région parisienne et n'ayant aujourd'hui qu'un rôle de réflexion, et, d'autre part, la société du Grand Paris, une structure étatique créée par Nicolas Sarkozy, chargée du projet de supermétro interbanlieues, le Grand Paris Express, bouclé en 2025. Le seul projet vraiment concret à ce jour.

Le Parisien

Grand Paris Express : Cécile Duflot met de l'eau dans son vin

Pour son premier discours en tant que ministre du Grand Paris le 26 juin 2012 à la maison de l'architecture d'Ile-de-France, Cécile Duflot qui s'était opposée au projet de métro automatique au conseil régional d'Ile-de-France lorsqu'elle présidait Europe Ecologie-Les Verts (EELV), a adoubé le Grand Paris Express. Qui se fera de manière séquencée, « dans un contexte financier contraint ».

Le Grand Paris ne sera pas « Dubaï-sur-Seine », a ironisé Cécile Duflot lors d'une visite de l'exposition présentant les projets d'architecture et de design des gares du métro automatique Grand Paris Express, le 26 juin 2012. Cette nouvelle infrastructure de transport devrait théoriquement ceinturer l'Ile-de-France d'ici à 2025.

La ministre de l'Egalité des territoires, du Logement et du Grand Paris, qui était farouchement contre le métro automatique du temps où elle présidait EELV et n'était pas au gouvernement, s'est cette fois déclarée « modestement dépositaire du projet ».

Interrogée sur le calendrier de ce chantier titanesque chiffré à 20,5 milliards d'euros, Cécile Duflot a répondu laconiquement que « Tout ne pourra pas se faire en même temps, qu'il faudra séquencer le projet dans un contexte financier contraint pour les collectivités locales et pour l'Etat ».

Pas de big-bang institutionnel dans l'immédiat

« Le projet n'est pas remis en cause, il est maintenu, nous allons travailler sur la priorisation et le séquencement et pour que l'amélioration des RER soit plus rapide », a-t-elle poursuivi .

Séquencer, cela pourrait dire commencer par la rocade sud, entre Pont de Sèvres et Noisy-Champs-sur-Marne (en Seine-et-Marne), soit 33 km de ligne. D'ailleurs, ce tronçon va fait l'objet d'une enquête d'utilité publique à l'été 2012.

Quant au prolongement de la ligne automatique métro 14 vers Saint-Denis, il est déjà décidé. **Ensuite, on passerait à la ligne orange, entre Saint-Denis-Noisy et Champs-sur-Marne.** Et la demie boucle serait bouclée.

Interrogée sur l'opportunité d'une fusion de la Société du Grand Paris (SGP, bras armé de l'Etat créé par l'ancienne équipe gouvernementale) au Syndicat des transports d'Ile-de-France, l'autorité organisatrice des transports de la région capitale, Cécile Duflot a également botté en touche : « La SGP a rempli son rôle en tissant des liens étroits avec les collectivités locales. Le chantier prioritaire, c'est le lancement du projet de transport moins que le chantier institutionnel », a répondu la ministre en évoquant une prochaine concertation pour décider les lignes à construire en priorité. Le 5 juillet, elle reçoit les élus des sept départements concernés à ce propos.

« Les Franciliens attendent des réalisations concrètes sur les transports d'aujourd'hui et ce métro du futur. Nous devons mener ces deux chantiers de concert », a-t-elle conclu, plus consensuelle que jamais.

Nathalie Arensonas Mobilicités

Grand Paris : Duflot veut échelonner le chantier du métro

La ministre écologiste du Logement a présenté mardi sa vision de la métropole, dont le premier acte est le futur Grand Paris Express. Elle défend un projet « proche des habitants ».

POLITIQUE – Certains s'inquiétaient des intentions de la ministre du Logement, autrefois réputée hostile au Grand Paris, concernant ce chantier **lancé par Nicolas Sarkozy** il y a quatre ans. Cécile Duflot leur a répondu mardi en livrant sa vision du projet, qui doit redessiner l'agglomération parisienne à l'horizon 2020.

La ministre, en charge du dossier Grand Paris, a défendu un chantier « au plus près des **habitants** »,

opposant sa priorité, « l'égalité des territoires », à la « vision de l'aménagement » de « certains de ses prédécesseurs ».

Pas de « Dubaï-sur-Seine »

« On ne peut considérer qu'il suffirait pour répondre aux attentes de douze millions de Franciliens de relier entre eux des pôles d'excellence, au seul titre de leur activité économique et pour une plaquette de marketing territorial », a argumenté l'ex-secrétaire nationale d'Europe Ecologie-Les Verts. « Le Grand Paris, ça ne pourra pas être **Dubaï-sur-Seine**. »

Pour Cécile Duflot, il faudra « identifier des priorités » en fonction de « l'urgence, du quotidien et des besoins des habitants ». A commencer par le **Grand Paris Express**, futur métro en rocade qui doit servir à partir de 2020-2025 de squelette à la nouvelle agglomération parisienne. Alors que le gouvernement de droite planchait sur la création de plusieurs tronçons **simultanés**, la ministre a défendu une vision partagée à gauche : l'idée que les financements ne permettront pas de réaliser ce vaste chantier d'un seul tenant.

« Fixer des échéances »

« Tout ne pourra pas se faire tout de suite, ni en même temps », a plaidé la ministre, qui veut faire de l'amélioration des transports existants une priorité. « Face aux contraintes **budgétaires**, si nous voulons passer aux actes, il nous faudra fixer des échéances. »

Un échelonnement du chantier pourrait être favorable à **l'arc nord-est** du futur métro, ce territoire étant considéré comme victime du déséquilibre est-ouest de l'agglomération.

La mort du Grand Paris ?

Le sénateur UMP des Hauts-de-Seine Roger Karoutchi a déploré dans la foulée du discours la « mort programmée du Grand Paris ». « Sous couvert d'être dans la négociation et la concertation, Mme Duflot remet en cause la Société du Grand Paris, affirme que le financement par tranche décidé en 2011 n'est pas réaliste, doute, en fait, de la possibilité de réaliser la double boucle de métro en banlieue prévue par le projet », affirme l'ex-ministre.

Le Grand Paris Express a fait l'objet d'un **accord** durement négocié entre l'Etat et la Région à majorité socialiste début 2011. Le projet en l'état prévoit la création, d'ici quinze ans, d'un réseau de **175 kilomètres** et de 72 gares autour de Paris. A lui seul, le Grand Paris Express coûte près de 18 milliards d'euros.

Cécile Duflot dit oui au Grand Paris, non à « Dubaï-sur-Seine »

PARIS (Reuters) - Le Grand Paris, vaste projet de remodelage de la région capitale, reste d'actualité mais devra s'adapter aux contraintes budgétaires et aux priorités du nouveau gouvernement, a expliqué mardi Cécile Duflot, la ministre en charge du dossier.

Ce chantier doit d'abord viser à améliorer le quotidien des Franciliens en mettant l'accent sur les transports et le logement, notamment social, a dit la ministre de l'Egalité des territoires et du Logement.

Elle s'est montrée plus partagée sur l'ambition des promoteurs du Grand Paris de redessiner la région capitale jusqu'à l'estuaire de la Seine et de transformer ainsi une métropole alanguie en un pôle urbain dynamique à l'image de New York, Londres, Tokyo, Shanghai ou Hong Kong.

« Le Grand Paris ne sera pas Dubaï-sur-Seine », a dit Cécile Duflot à des journalistes lors de l'inauguration d'une exposition sur la consultation d'architectes pour les gares du Grand Paris, sa première intervention publique en tant que responsable d'un projet qui continue de susciter débats et controverses, près de cinq ans après son lancement par Nicolas Sarkozy.

Ceux qui ont conçu le Grand Paris ont commis l'erreur, selon la ministre, d'« avoir considéré un moment que le sujet qui était la préoccupation essentielle, prioritaire, c'était la mise en concurrence du Grand Paris par rapport aux grandes métropoles mondiales ». « La question de son attractivité, de sa construction, est un sujet essentiel mais ne peut pas exclure une vision qui part du territoire, des élus et des habitants », a-t-elle ajouté.

Le coeur du projet, un réseau de transport sans précédent, élaboré et financé pour les 15 ans à venir, qui prévoit notamment 155 km de nouvelles infrastructures et la construction de 57 gares pour un investissement de 32,5 milliards d'euros, est maintenu, a assuré Cécile Duflot.

Elle a cependant affirmé qu'il serait nécessaire d'échelonner les chantiers de ce projet, baptisé Grand Paris Express, et d'en définir les priorités.

ÉCHÉANCES ET CONTRAINTES

Cécile Duflot veut ainsi mener de front la construction d'un nouveau métro et la rénovation, devenue

urgente, du RER, l'actuel réseau ferré francilien, saturé et vieillissant. « Tout ne peut pas être fait tout de suite », a dit la ministre. « Il faut fixer des échéances et faire face aux contraintes budgétaires. »

Le ministre a apaisé les craintes des acteurs du projet d'une remise en cause de ses structures, notamment la Société du Grand Paris (SGP), un établissement public qui a pour mission de concevoir et de réaliser les infrastructures de transport. « Il n'y aura pas de big-bang institutionnel », a dit Cécile Duflot, **qui ne s'est cependant pas prononcée sur la dotation de quatre milliards d'euros promise à la SGP par le gouvernement précédent.**

L'aventure du Grand Paris continuera donc sous la baguette du gouvernement socialiste mais elle s'annonce moins pharaonique et plus pragmatique. « La volonté du gouvernement est claire : le Grand Paris doit être utile », a dit Cécile Duflot. « Il doit être utile aux usagers des transports qui ne supportent plus les difficultés du quotidien (...) il doit être utile pour désenclaver, ressouder, réconcilier les territoires ».

Le Paris du futur avec ses tours gigantesques et ses « pôles d'excellence » imaginé par les concepteurs du Grand Paris version Nicolas Sarkozy pourrait donc céder la place à **une vision moins grandiose, moins coûteuse et plus terre-à-terre.** « Le Grand Paris doit être celui de ses habitants », a résumé Cécile Duflot.

Patrick Vignal, édité par Yves Clarisse

Cécile Duflot « Le Grand Paris ne sera pas Dubaï-sur-Seine »

Cécile Duflot, récente ministre de l'Égalité des territoires et du logement, ne s'était pas encore exprimée sur le Grand Paris, dont elle a aussi la charge. Elle l'a fait pour la première fois ce matin en inaugurant l'exposition de la consultation sur l'architecture et le design des gares du Grand Paris Express. Et a résumé sa philosophie par cette forte formule : « *Le Grand Paris n'aurait pas de sens s'il se construisait pour ses concurrents plutôt que pour ses habitants. Le Grand Paris ne sera pas Dubaï-sur-Seine* ». Questionnée par la presse sur ce mot à l'issue de son discours, la ministre a précisé qu'elle se référerait-là à « avant », quand « *la question prioritaire était la compétition entre métropoles* ». Elle a reconnu dans la foulée que cette posture des débuts du Grand Paris – « *vision de certains de [ses] prédécesseurs* » - n'était « *plus d'actualité* ».

Mais le projet tel qu'il a évolué, lui, l'est plus que jamais. Habile mixture de réparation du réseau existant (avec le plan de mobilisation) et d'investissement d'avenir (avec le Grand Paris Express), la mouture actuelle a reçu la bénédiction du candidat Hollande, qui avait écrit pendant la campagne qu'on ne balayerait pas les efforts « *d'un revers de main* ». L'Élysée gagné, la ligne n'a pas changé. « *Comme l'a annoncé le président de la République, le gouvernement souhaite maintenir et poursuivre le projet du Grand Paris Express* », a dit ce matin Cécile Duflot. Et le poursuivre avec les mêmes. La ministre, qui veut de « *l'efficacité* », estime en avoir trouvé à la SGP. « **Pour réussir et être efficaces, les artisans de la Société du Grand Paris peuvent être assurés de ma confiance** », a-t-elle dit, ajoutant que « *le président du directoire, Etienne Guyot a su montrer son talent et sa dextérité pour concilier les oppositions* ». Ce qui n'est pas le moindre des compliments vu le champ de mines qu'était le dossier Grand Paris.

Ce soutien étant apporté, la ministre a aussi collé à l'autre partie des engagements du candidat Hollande : remettre à plat les financements. Comment ? Mystère pour le moment. Permettre au Syndicat des transports d'Ile-de-France d'accéder aux ressources de la SGP ? Revenir sur les 4 milliards de dotation en capital que l'Etat doit verser à la SGP ? Redimensionner les 12,5 milliards du plan de mobilisation ? **La ministre répond que tout est à travailler, que les partenaires vont être réunis...** Seul élément certain : « *Tout ne pourra pas se faire tout de suite ni en même temps* ». Au menu : déterminer ce qui sera prioritaire et fixer un échéancier rallongé. Les priorités « *devront se justifier par le souci de répondre à l'urgence, au quotidien et aux besoins des habitants* ». Cette manière de voir ne devrait pas bouleverser les chantiers les plus avancés, soit la prolongation de la ligne 14 et la création de la ligne rouge, entre Pont de Sèvres et Noisy-Champs.

Côté gouvernance, Cécile Duflot a précisé que l'on attendrait un peu. « *L'heure n'est pas au big-bang institutionnel* », a-t-elle dit dans son discours. Enfin, lors d'un point presse informel, l'ex-présidente du groupe EE-LV au conseil régional d'Ile-de-France, a récusé toute opposition passée à l'accord transports Etat-région. « *Je n'ai jamais été contre l'accord, c'était une légende. Nous avons juste souligné les difficultés sur le plateau de Saclay et nous avions des réserves sur l'existence réelle du financement* ». La manière dont elle l'expliquait à l'époque **se trouve ici**.

Sylvie Vincendon Blog Grand Paris et petits détours

Duflot : « Le Grand Paris ne sera pas Dubaï-sur-Seine »

Par Sophie de Ravinel, Le Figaro

Mis à jour le 27/06/2012 à 15:48 | publié le 26/06/2012 à 20:13

La ministre de l'Égalité des territoires, Cécile Duflot, a présenté mardi sa feuille de route pour le vaste chantier de la métropole parisienne.

Cécile Duflot veut « des résultats concrets » et placer « les habitants » au cœur du **Grand Paris**. Ministre de l'Égalité des territoires et du Logement, l'ex-patronne des écologistes a hérité du lourd dossier du développement de la métropole parisienne. Mardi, elle a présenté sa feuille de route à l'occasion de la présentation du cabinet lauréat (Jacques Ferrier Architectures) pour l'architecture et le design des futures gares du Grand Paris Express, ce grand métro automatique destiné, sur 175 km de rocade et 72 gares, à désenclaver les territoires franciliens.

Après avoir écouté la description technique de ces gares voulues « sensuelles » autour de villes « humanistes » (!), Cécile Duflot a pris quelques distances avec ses prédécesseurs sur un dossier lancé par Nicolas Sarkozy avec l'ancien ministre **Christian Blanc**. Ce dernier avait largement insisté sur le volet transport et valorisé l'aspect économique du projet, avec la création espérée de « pôles mondiaux de compétitivité ». Or Duflot a indiqué que « le Grand Paris n'aurait pas de sens s'il se construisait pour ses concurrents plutôt que pour ses habitants ». La ministre veut d'abord « répondre aux attentes de douze millions de Franciliens ». Et pour cela, elle juge qu'il ne suffit pas « de relier entre eux des pôles d'excellence, au seul titre de leur attractivité économique et pour une plaquette de marketing territorial ». Elle prévient : « Le Grand Paris ça ne pourra pas être Dubaï-sur-Seine. »

Cécile Duflot sait que des interrogations et des inquiétudes existent sur la façon dont le gouvernement va se saisir du dossier de **Grand Paris Express**, dont le budget est évalué à 32,5 milliards d'euros. Le gouvernement « souhaite » le « maintenir » et le « poursuivre », a-t-elle annoncé. « Mais il souhaite le réconcilier avec le projet d'égalité des territoires. » Elle a mis en avant un « contexte financier contraint pour les collectivités et pour l'État » et souligné la nécessité de « séquencer le projet ». Interrogée sur les partenariats public-privé, « PPP », destinés à financer le projet, elle a pointé le risque qu'ils soient « extrêmement coûteux » pour l'État.

Cécile Duflot, qui présente jeudi sa démission à la tête du groupe des écologistes au conseil régional d'Ile-de-France et qui devrait laisser son siège de conseillère, avait ferraillé contre ce projet de Grand Paris, en particulier lors des régionales de 2010, s'opposant alors au président PS du conseil régional, **Jean-Paul Huchon**. « Je n'ai jamais combattu le projet de transport en lui-même, mais son mode de financement », a-t-elle assuré mardi, alors que des élus de droite annoncent déjà « la mort du Grand Paris ».

Grand Paris : Cécile Duflot veut « répondre aux attentes des Franciliens »

26 juin 2012 à 19:03 Libération

Le Grand Paris continuera de vivre avec le nouvel exécutif de gauche, mais dans une vision centrée sur les attentes des Franciliens plutôt que dans une compétition de métropoles, a promis mardi la ministre Cécile Duflot, dont les premiers pas sur ce vaste dossier étaient très attendus.

« Le sens de ma mission concernant le Grand Paris est clair et simple. Ce projet ne peut se résumer à un projet de transports mais traverse toutes les dimensions que m'a confiées le président de la République », a affirmé la ministre de l'Égalité des territoires et du Logement devant un parterre d'élus.

Et d'ajouter : « Le gouvernement souhaite maintenir et poursuivre le projet du Grand Paris Express », ce grand métro automatique en rocade destiné, avec 72 gares et près de 200 km, à désenclaver les territoires à l'horizon 2025.

Certains élus et décideurs ont du être soulagés : Cécile Duflot, ex-leader des écologistes, opposante très critique au projet voulu par Nicolas Sarkozy, a donné des gages de bonne volonté tout en imprimant sa différence sur le déploiement de ce vaste chantier de développement de la région capitale.

Récusant la « vision » de ses prédécesseurs pour qui « il suffirait, pour répondre aux attentes de 12 millions de Franciliens, de relier entre eux des pôles d'excellence (...) pour une plaquette de marketing territorial », Mme Duflot a parlé de « réconcilier » le projet de supermétro « avec le projet d'égalité des territoires ».

« Le Grand Paris n'aurait pas de sens s'il se construisait pour ses concurrents plutôt que pour ses habitants. Le Grand Paris, ça ne pourra pas être Dubaï-sur-Seine », a déclaré la ministre écologiste.

Rappelant le « contexte financier contraint pour les collectivités et pour l'Etat », elle a mis en avant la nécessité de « séquencer le projet ». « Tout ne pourra pas se faire tout de suite ni en même temps », a-t-elle prévenu, « assumant » le fait d'être la ministre qui disait ce que « tout le monde savait » sur l'état budgétaire.

Elle a promis de chercher le « consensus » avec les élus pour établir les priorités, avançant toutefois les siennes : « les territoires en relégation » et « les moins bien desservis ».

Mais cette utilisatrice des transports en commun a aussi mis l'accent sur la nécessité de « mener de front » le futur Grand Paris Express et les « transports du quotidien », avec l'urgence de rénover les RER, saturés et vieillissants.

Une première indication sera sans doute donnée le 5 juillet : la Société du Grand Paris (SGP) doit annoncer les enquêtes publiques à lancer et donc les projets retenus en priorité.

La gouvernance remise à plus tard

Dans sa « feuille de route » donnée par François Hollande pour un « Grand Paris utile » aux Franciliens d'abord, Mme Duflot a remis à plus tard la question de la « gouvernance » de la métropole : « L'heure n'est pas au big-bang institutionnel ».

Ainsi, la SGP, maître d'oeuvre du futur métro qu'aurait bien récupérée dans son giron la région Ile-de-France, reste pour le moment autonome. Quant à la « mutualisation » de ses ressources financières (500 millions d'euros de taxes dédiées par an), Mme Duflot a parlé d'un « débat qui serait posé de manière franche ».

« Cette feuille de route est très en phase avec les attentes des collectivités locales : marier l'urgence du quotidien avec le projet du temps long », a souligné Pierre Mansat, adjoint au maire de Paris, en charge de Paris Métropole (syndicat mixte regroupant près de 200 collectivités).

L'UMP francilienne affiche, elle, toujours son scepticisme. « Nous sommes très inquiets », a affirmé Valérie Pécresse chef du groupe UMP d'opposition au conseil régional d'IDF. « Les 32 milliards du projet seront-ils sanctuarisés ? Les lignes confirmées ? » Autant de questions qu'elle posera à la ministre lors de la séance plénière de l'Assemblée régionale jeudi et vendredi avant qu'elle n'en démissionne.

Duflot veut un Grand Paris proche des habitants, pas un « Dubaï-sur-Seine »

Le Monde.fr avec AFP | 26.06.2012 à 19h45 • Mis à jour le 26.06.2012 à 19h45

Le Grand Paris continuera de vivre avec le nouvel exécutif de gauche, mais dans une vision centrée sur les attentes des Franciliens plutôt que dans une compétition de métropoles. C'est ce qu'a promis, mardi 26 juin, la ministre de l'égalité des territoires, Cécile Duflot, dont les premiers pas sur ce vaste dossier étaient très attendus.

« Le Grand Paris n'aurait pas de sens s'il se construisait pour ses concurrents plutôt que pour ses habitants. Le Grand Paris, ça ne pourra pas être Dubaï-sur-Seine », a déclaré la ministre écologiste.

Mme Duflot s'exprimait pour la première fois sur le sujet à l'occasion de la présentation du cabinet lauréat (Jacques Ferrier Architectures) pour l'architecture et le design des futures gares du Grand Paris Express, ce grand métro automatique en rocade destiné, avec 72 gares et près de 200 km, à désenclaver les territoires.

RÉNOVER LES TRANSPORTS QUOTIDIENS

Faisant état de « l'inquiétude de certains », la ministre a tenu à rappeler que « comme l'a annoncé le président de la République, le gouvernement souhaite maintenir et poursuivre le projet du Grand Paris Express ». « Mais il souhaite le réconcilier avec le projet d'égalité des territoires », a-t-elle souligné, se démarquant de la « vision de ses prédécesseurs pour qui il suffirait, pour répondre aux attentes de 12 millions de Franciliens, de relier entre eux des pôles d'excellence (...) pour une plaquette de marketing territorial ».

Rappelant le « contexte financier contraint pour les collectivités et pour l'Etat », la ministre a mis en avant la nécessité de « séquencer le projet ». « Tout ne pourra pas se faire tout de suite ni en même temps », a-t-elle prévenu.

Elle a aussi mis l'accent sur la nécessité de « mener de front » les deux projets que sont le futur Grand Paris Express mais aussi les « transports du quotidien », avec l'urgence de rénover notamment les RER, plaie quotidienne de millions d'usagers. Une première indication sera sans doute donnée le 5 juillet : la Société du Grand Paris doit annoncer les enquêtes publiques à lancer et donc les projets retenus en priorité.

L'UMP francilienne affiche, elle, toujours son scepticisme. « *Nous sommes très inquiets*, a affirmé Valérie Pécresse chef du groupe UMP d'opposition au conseil régional d'IDF. *Les 32 milliards du projet seront-ils sanctuarisés ? Les lignes confirmées ?* » Autant de questions qu'elle posera à la ministre lors de la séance plénière de l'Assemblée régionale jeudi et vendredi.

« Cela ne pourra pas être Dubaï-sur-Seine »

Créé le 27/06/2012 à 04h22 -- Mis à jour le 27/06/2012 à 04h22 20 Minutes

Grand Paris : Cécile Duflot, chargée du projet, a livré des précisions mardi

Des félicitations, mais beaucoup de crispation. La Société du Grand Paris (SGP), établissement qui pilote le projet de réseau de super-métro autour de la capitale, fêtait mardi une nouvelle étape : la désignation de Jacques Ferrier Architectures pour définir un « air de famille » aux 72 gares du futur réseau. Mais cette cérémonie était surtout l'occasion d'entendre Cécile Duflot (EELV), la ministre en charge du Grand Paris, s'exprimer pour la première fois sur cet épineux dossier.

La priorisation des chantiers

Le changement de majorité peut-il remettre en question la pérennité de la SGP, mise en place par Nicolas Sarkozy ou le Grand Paris Express dans son intégralité ? « Le projet est maintenu, mais nous allons débattre sur la priorisation des chantiers », garantit Duflot.

La ministre en a profité pour tacler le projet originel de Sarkozy, qui souhaitait redessiner une métropole plus attractive autour de pôles de compétitivité. « Le Grand Paris n'aurait pas de sens s'il se construisait pour ses concurrents, plutôt que pour ses habitants. Le Grand Paris, ça ne pourra pas être Dubaï-sur-Seine », a-t-elle martelé.

Un discours qui a déplu à Roger Karoutchi (UMP) : « Cécile Duflot et le gouvernement ont-ils décidé d'en finir avec le Grand Paris ? », demande le sénateur dans un communiqué. **Si le projet a peu de chances d'être enterré, il sera remanié, et peut-être retardé.** La ministre, qui ouvre une concertation avec les élus, reste vague sur le calendrier du réseau prévu pour 2025. « Tout ne pourra pas se faire tout de suite, ni en même temps. » Car le chantier titanesque coûterait 32 milliards d'euros : 20 pour la grande boucle et 12 pour l'amélioration du réseau existant. **Or, c'est ce deuxième volet qui semble plus urgent, surtout dans les zones moins bien desservies.**

Il est possible qu'une partie du budget prévu pour le Grand Paris Express échoit aux travaux des RER. Quant à l'avenir de la SGP (qui compterait près de 300 salariés), en charge de la majorité de la réalisation du réseau, la ministre s'est voulue rassurante, refusant un « big-bang institutionnel ». Mais il n'est pas exclu que le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) récupère une partie de la gouvernance.

OIHANA GABRIEL