

Duflot sur le Grand Paris Express : des lendemains qui déchantent

Par Cécile Duflot et Claire Monod | Conseillères régionales EELV en Ile... | 25/05/2011 | 18H21

Ce jeudi 26 mai, l'acte 2 de la loi sur le **Grand Paris** se jouera **dans le huis clos** de la Société du Grand Paris (SGP), et statuera sur un tracé « définitif », destiné à être validé par le Conseil d'Etat. Mais, malgré quelques avancées, tout laisse penser que le compte n'y est pas.

Comme nous le craignons dès janvier dernier, lors de l'accord soi-disant « historique » entre **Jean-Paul Huchon** et **Maurice Leroy**, les franciliens et les franciliennes risquent rapidement de se trouver confrontés à ce qui ne seront que des promesses sans lendemain.

► **Plutôt que des tracés et des financements théoriques, l'urgence, ce sont les transports quotidiens d'aujourd'hui.**

Le quotidien insupportable vécu par les voyageurs aurait du être la priorité du Grand Paris. Il n'en est rien. Les citoyens l'ont pourtant dit et redit pendant les débats publics : il est urgent d'améliorer le réseau de transport en Ile-de-France.

Nous constatons malheureusement qu'aujourd'hui ils ne sont pas entendus. La SGP, outil du gouvernement n'en n'a cure, arc boutée sur son unique objectif de desserte de grands pôles de développement économiques.

- Alors que la SGP prétend manier les milliards par dizaine, où sont les financements pour **les RER** ?
- Pourquoi ne pas consacrer au **RER D** le milliard qui permettrait, selon la SNCF, de le mettre à niveau ?
- Ou sont passés les crédits pour la création des **lignes de bus**, de **tramway**, pour désenclaver d'urgence les territoires de l'Est de l'agglomération ?

Les écologistes demandent des investissements utiles, durables et fondés sur les besoins de la population.

► **Plutôt que des grands plans à 25 ans, assurer une desserte de proximité, là où les franciliens ont été oubliés depuis des décennies.**

Engagée dans une course au gigantisme, à grandes enjambées au-dessus des territoires, la SGP a cependant fini par reconnaître le besoin d'une meilleure desserte de proximité.

Mais les financements incertains du futur réseau sont affectés à des gares encore virtuelles, dont la connexion au réseau actuel n'est pas assurée.

Tous ces milliards qui valent promettent des lendemains qui chantent mais ne règlent rien au quotidien des quartiers populaires. **Les écologistes demandent que la priorité soit donnée aux quartiers enclavés**, à toutes celles et ceux qui n'ont que leurs voitures pour se déplacer faute de transport en commun à proximité.

L'urgence, c'est de desservir le 93, et non Saclay, La Défense ou Roissy !

► **Plutôt que des compromis bâclés, faire confiance à la démocratie.**

Faute d'engager ouvertement le débat sur l'avenir de la région et face au démantèlement de la décentralisation engagé par le gouvernement, **la gauche a laissé l'avenir du Grand Paris se fractionner en une juxtaposition de compromis locaux, négociés à la seule initiative de l'Etat.**

Cela se traduit de fait par une régression démocratique, une recentralisation par un Etat tout puissant. C'est aux citoyens d'Ile-de-France de décider de l'avenir de leur métropole.

A travers cette démocratie confisquée, Nicolas Sarkozy essaye d'imposer en Ile-de-France une vision de l'aménagement que nous refusons.

A Saclay, ce sont les terres agricoles qui sont abandonnées sur l'autel d'un Plan campus élitiste. A Roissy ou à la Défense, le gouvernement veut renforcer des soit disants pôles d'excellences éloignés des réalités des franciliens et qui renforce la compétition entre les territoires.

► **Plutôt qu'un projet mégalo sans lendemain, construire le Grand Paris du vivre ensemble.**

On ne peut réduire le projet du Grand Paris à la seule question des transports. C'est l'avenir de la plus importante région française qui est en jeu. Or les décisions prises aujourd'hui impacteront durablement les territoires, que ce soit en matière d'urbanisme, d'agriculture, d'habitat, de culture.

Deux visions du Grand Paris s'opposent, celle proposée par le gouvernement, fondée sur un projet virtuel, déconnectée des citoyens, une vision où la mégalomanie se pare de modernisme.

Les écologistes ont une autre vision de la métropole : un Grand Paris du vivre ensemble, un « Grand Paris Vert » reposant sur la sobriété et la proximité, sur l'efficacité et le dynamisme. Une métropole démocratique, qui s'appuie sur l'égalité entre les

territoires et entre les habitants, et qui privilégie un rapport ambitieux entre nature et urbanité.

A ces défis, à ces urgences, nulle trace du début d'une réponse avec le métro du Grand Paris, qui pourrait bien nous conduire tout droit dans une impasse.

25 / 05 / 2011

Grand Paris Express : un dîner avant de signer

Demain, se déroulera le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris où les participants adopteront « l'acte motivé » incluant le schéma d'ensemble du futur métro automatique autour de Paris. On n'en sera pas encore au premier coup de pioche mais enfin, ce sera quand même un coup d'envoi.

Pour que cet instant décisif se déroule sans anicroche, [Maurice Leroy, ministre de la Ville, invite ce soir à dîner les membres du conseil de surveillance](#). « *Un dernier tour de piste* », dit-on dans l'entourage du ministre. Rappelons que l'Etat, majoritaire à la SGP, est représenté par onze membres mais que les collectivités locales y envoient le président de la région, les huit présidents des conseils généraux des départements d'Ile-de-France, ainsi qu'un maire. C'est la dernière occasion, pour les élus, de négocier leurs amendements au texte.

La délibération qui sera votée demain contient le « *schéma d'ensemble* » du futur réseau, peut-on lire dans le rapport qu'a rédigé la SGP en vue de ce vote. Elle devra « *mentionner les prévisions en termes de niveau de service, d'accessibilité, de mode d'exploitation, de tracé et de position des gares* ».

Et prévoir l'intermodalité avec les réseaux existants ou prévus, et avec le réseau à grande vitesse, « *qui comprend notamment la ligne reliant Paris aux régions Haute-Normandie et Basse-Normandie* ». Future ligne chère au coeur de Nicolas Sarkozy mais, soit dit en passant, loin d'être lancée.

Enfin, l'acte motivé contient aussi les « *conditions de mise en œuvre* », avec ses points délicats, dont le « *coût et le financement du réseau de transport public du Grand Paris* ». Mais aussi la coordination entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la SGP qui s'annonce bien acrobatique. Et un « *calendrier* ».

Point casse-gueule. [Par quel morceau va-t-on commencer ?](#) Quels élus va-t-on fâcher ? Va-t-on phaser les travaux ? Lors d'une conférence de presse à l'issue du premier comité de pilotage, Maurice Leroy avait refusé de répondre à cette question. « *Quand bien même on le saurait, je ne sais pas s'il serait de bonne politique de le dire. On a intérêt à ne communiquer que quand les choses sont en béton armé* », avait-il dit.

Quant à André Santini, président de la SGP auditionné par les députés pour l'évaluation de la loi Grand Paris, il aurait répété son credo : pas de phasage, tout en même temps. D'après l'un des participants à ces auditions qui ne sont pas publiques, Santini aurait évoqué « *huit tunneliers* » ensemble, tout en notant que ça n'en laisserait pas sur le marché pour les travaux en région. Il est vrai que cet engin ne figure pas au catalogue de Kiloutou.

Blog Libération

Commentaires de l'AMUTC

On ne saurait mieux dire que les citoyens doivent impérativement être exclus des choix opérés. Ce n'est ni l'esprit ni le texte de la loi, qui impose que les grands projets soient débattus.