

Duflot : le Grand Paris Express ne pouvait "être réalisé dans les délais prévus"

19.12.2012

(AFP) - Le projet de supermétro francilien Grand Paris Express "n'avait pas été finalisé pour être réalisé dans les délais prévus", mais le gouvernement le "mettr(a) en oeuvre", a assuré mercredi la ministre de l'Égalité des territoires, Cécile Duflot.

"Il est facile de lancer des grands projets, il est souvent plus difficile de les réaliser (...). **Je connais ici (des élus) qui savent très bien que ce projet (...) n'avait pas été finalisé pour être réalisé dans les délais prévus, y compris sur un plan technique**", a déclaré la ministre, interrogée à l'Assemblée par le député UDI Arnaud Richard (Yvelines).

Commentaires de l'AMUTC

La ministre reconnaît que le compromis était bidon et que ses artisans ont seulement fait semblant d'y croire... La livraison en 2025 était pourtant le principal argument de vente du projet... Ce s'appelle de la, publicité mensongère. 5 ans de retard (prévoir 10 ans) et 10 milliards seulement d'écart !

"Réaliser 18 km de métro par an, aucun pays au monde ne l'a fait", a-t-elle ajouté. "Ce projet ne pouvait pas se réaliser en l'état" mais le gouvernement le "mettr(a) en oeuvre, en répondant en priorité au besoin des populations (...), sans réflexion partisane (!),

Commentaires de l'AMUTC

Le seul fait de s'en défendre montre bien ce qu'était le compromis du 11 janvier. Un accord purement politicien, chacun obtenant (fictivement) une partie de ce qu'il voulait, en dehors de toute vision cohérente du fonctionnement du réseau (l'exploitation des lignes, ce n'est pas le sujet nous a déclaré le sous-Préfet, l'important c'est le tracé.

... avec l'objectif **d'améliorer les transports en commun au quotidien** pour les habitants franciliens, **de faire ces dessertes de banlieue à banlieue** qui sont nécessaires pour les activités professionnelles, pour le développement d'un certain nombre de territoires mais aussi pour le rééquilibrage de certaines zones qui sont aujourd'hui en situation d'enclavement", a-t-elle promis.

Commentaires de l'AMUTC

Ces objectifs sont l'inverse de ce que fait le GPE. Faut-il en conclure que le projet sera revu ? Nullement. Il sera réalisé tel que, simplement étalé dans le temps. Il va encore falloir se battre pour mettre fin aux gâchis.

La ministre a reçu la semaine dernière le rapport qu'elle avait commandé au haut fonctionnaire Pascal Auzannet sur le calendrier de réalisation et de financement du projet de Grand Paris Express. Le rapport, qui suggère d'étaler les travaux jusqu'en 2030, au lieu de 2025, et révisé à la hausse le coût du projet de près de 10 milliards d'euros, a suscité l'inquiétude de nombreux élus.

Commentaires de l'AMUTC

On notera comme tous les élus qui se sont exprimés, la ministre n'esquisse pas la moindre piste pour trouver les dix milliards manquants. Au fond l'idée c'est qu'en étalant le projet (bien au-delà de 2030 évidemment !), on trouvera des fonds au fil de l'eau. En gros **20 ans de vaches maigres pour les autres projets de transport de la région** (les prolongements des lignes 9, 1 et 3 pour ce qui concerne Montreuil).

Evincé, le préfet Daniel Canepa est mécontent et règle ses comptes

20.12.2012

(AFP) Le préfet de Paris et d'Ile-de-France, Daniel Canepa, s'est dit "triste" jeudi après l'annonce empreinte de "brutalité" de son remplacement par le directeur de cabinet du ministre de l'Intérieur, Jean Daubigny.

"Ça a été dur parce que je ne m'attendais pas à une telle brutalité et surtout à un tel cadeau de Noël. On aurait pu attendre après les fêtes, pour souhaiter la bonne année (...). Je suis triste parce qu'on n'a pas fini", a déclaré lors d'une conférence de presse Daniel Canepa, proche de l'ancienne majorité.

M. Canepa a souligné avec une certaine amertume qu'il était "le premier préfet de la région Ile-de-France à être sorti sans avoir de poste qui lui est présenté". Manuel Valls l'aurait prévenu mardi que son successeur serait nommé mercredi en conseil des ministres et lui aurait conseillé de prendre rendez-vous en janvier avec

lui-même, ou avec le secrétaire général de l'Élysée, Pierre-René Lemas. "Je lui ai fait cette réflexion : "Ce n'est pas pressé alors ? - Non, ce n'est pas pressé". Donc j'en ai conclu que je n'avais aucun poste", a relaté M. Canepa. Le préfet, qui était à six mois de la retraite, a annoncé son intention de se lancer "dans le privé".

Selon M. Canepa, **M. Valls lui aurait expliqué que son départ était lié aux évolutions du projet du Grand Paris. "Il m'a fait cette réflexion : "Dans les cinq mois qui viennent, il y a des modifications dans la politique qui sera suivie pour le Grand Paris, donc il va falloir que vous changiez".** Mais le préfet a semblé douter que ce soit la vraie raison. "Je l'ai dit tout à l'heure à (la ministre de l'Égalité des territoires) Cécile Duflot, qui n'avait pas l'air de partager cette approche. **Elle a dit qu'elle n'était pas du tout au courant de ce changement, qu'elle l'avait appris en conseil des ministres. Elle m'a fait sentir qu'elle n'était nullement demanderesse. C'est elle qui est en charge du Grand Paris"**, a-t-il raconté.

Commentaires de l'AMUTC

La politique qui sera suivie pour le Grand Paris, est ambiguë. Cela peut viser le GPE, mais il s'agit sans doute plus de Paris Métropole.

M. Canepa a avancé une autre explication : "Pour avoir géré le corps préfectoral, la règle générale, ce n'est pas qu'on veut enlever quelqu'un, c'est qu'on veut mettre quelqu'un d'autre à sa place". Il a toutefois estimé que l'hypothèse avancée par certains médias, selon laquelle M. Valls aurait des visées sur la région, était "compliquée". Il a rappelé sa proximité avec l'ancien président Nicolas Sarkozy, tout en soulignant son "indépendance d'esprit" et la tradition de "loyauté" des fonctionnaires français, quelle que soit la couleur politique des élus.

A propos du rapport Auzannet, Daniel Canepa a estimé jeudi que le haut fonctionnaire Pascal Auzannet, auteur du rapport sur le Grand Paris Express, "n'était pas l'homme idoine" pour rédiger un tel rapport. "D'abord je pense que le rapport Auzannet... exit. Je l'ai dit assez clairement à la ministre (de l'Égalité des territoires Cécile Duflot), ça n'était pas l'homme idoine. J'ai compris que ce n'est pas elle qui l'avait choisi", a affirmé M. Canepa lors d'une conférence de presse. **"Le problème n'est pas d'allonger les délais ou de raccourcir les voies, mais de se demander comment va-t-on financer l'ensemble de l'opération de manière utile.** Ce n'est pas un spécialiste de la RATP qu'il faut avoir, mais quelqu'un qui apporte un plus en matière d'ingénierie financière", a-t-il dit. Un allongement de la durée de l'emprunt mériterait d'être étudié et des financements pourraient être recherchés auprès de l'Union européenne, a estimé le préfet, dont le départ a été annoncé mercredi.

Commentaires de l'AMUTC

Canepa a raison : **l'important c'est de savoir comment seront financés les transports** (pas seulement le GPE, qui va probablement disparaître sous sa forme actuelle). Mais il a tort sur deux points. Tout d'abord ce n'est pas un problème « d'ingénierie financière » : encore un moyen d'engraisser les banques. Les transports publics doivent être financés par des fonds publics, pas besoin de monter une usine à gaz. **Mais surtout il importe de faire un réseau qui réponde aux besoins.** Auzannet est l'homme qui convient de ce point de vue. Mais son rapport, intéressant par ses analyses, reste malheureusement scotché à sa lettre de mission. Le GPE doit se faire coûte que coûte, alors que les analyses conduiraient normalement à le remettre complètement à plat. Auzannet n'a pas le droit de le dire.

L'ancien directeur des RER de la RATP Pascal Auzannet a remis la semaine dernière à Cécile Duflot un rapport remettant à plat le calendrier et le coût des travaux du projet de super métro francilien Grand Paris Express.

Toujours à propos du Grand Paris, Daniel Canepa a plaidé pour la création d'une "métropole européenne du Grand Paris", en soulignant que la balle était désormais dans le camp du législateur. "Je pense que l'objectif à terme, bien sûr, c'est effectivement qu'il y ait une métropole européenne du Grand Paris, qui soit de nature à unifier les volontés sur les points majeurs", a déclaré M. Canepa. "Ce qui est majeur, stratégique pour une zone métropolitaine, c'est notamment une stratégie économique (...), une stratégie du bien vivre, qu'ont ait des logements intelligents, en quantité et en qualité et qu'ils soient desservis - c'est la troisième dimension - par des transports efficaces", a ajouté M. Canepa, qui avait été chargé d'émettre des propositions sur le sujet, peu après sa nomination en 2008 comme préfet de la région.

Après l'échec des élus de Paris Métropole à se mettre d'accord sur des propositions, "on est à un tournant (...) qui devra se résoudre dans le cadre législatif", a estimé M. Canepa, réputé proche de l'ancien président Nicolas Sarkozy. S'il "faut que l'ensemble des responsables du territoire puisse s'exprimer de façon à assurer les convergences souhaitables, voire les accords unanimes (...), à un moment donné l'intérêt national doit l'emporter sur les intérêts particuliers, donc le législateur doit avoir son mot à dire", a-t-il conclu.

"Ayrault reprend en main le Grand Paris"

INTERVIEW - Le préfet de la Région Ile-de-France, Daniel Canepa, a été selon lui "brutalement" limogé cette semaine par le ministre de l'Intérieur Manuel Valls. Une mise à l'écart qu'il confie avoir mal vécu. Il revient pour le JDD sur les dossiers chauds qu'il transmet à son successeur.

Pourquoi avez-vous été limogé ?

Ma façon de voir les choses, c'est que Jean-Marc Ayrault veut reprendre en main le dossier du Grand Paris. Pour peser sur les choix, il veut quelqu'un de proche [Jean Daubigny, dircab' de Manuel Valls, a été nommé préfet d'Ile-de-France mercredi]. Je pense qu'on m'écarte parce que j'ai réclamé plus de proximité avec le Premier ministre sur ce dossier majeur. Il y a un mois, je lui ai demandé un rendez-vous pour parler du Grand Paris ; je n'ai jamais eu de réponse ! Du coup, je lui ai envoyé un courrier vendredi pour lui indiquer ce qu'il est nécessaire de faire.

Craignez-vous que le dossier du Grand Paris Express ne soit enterré après votre départ ?

Ce serait une grave erreur d'y voir un dossier partisan : l'ancien président de la République y a veillé ; le nouveau président a dit l'importance qu'il y accordait. Le Grand Paris Express doit être prioritaire, car il est facteur d'emploi et de croissance pour la région capitale et pour la France. Si on ne le fait qu'à moitié, si on décide de raccourcir les voies et les trains, si on se contente de bouts de tronçons pas reliés les uns aux autres, tout risque de se déliter. Il ne faut pas détricoter le travail mené avec les élus, à commencer par les Contrats de Développement Territorial (CDT), intimement liés au Grand Paris Express. Bien sûr qu'il faut desservir Roissy, Orly et Saclay. C'est tellement évident.

Le projet coûte beaucoup plus cher que prévu : 30 milliards d'euros au lieu de 20 milliards d'euros...

Le rapport Auzannet [qui préconise de réduire la voilure et rallonger les délais] est un rapport du passé. On n'a pas de sou, donc on ne fait pas. Ce n'est pas comme ça qu'il faut raisonner. Quand on fait du saut à la perche, mieux vaut placer la barre à 3 m 50, quitte à ne pas la franchir, qu'à 2 m. C'est avec des objectifs ambitieux et volontaristes, c'est en mettant tout le monde sous tension qu'on obtient des résultats. N'ayons pas peur de renverser la table ! Si le Grand Paris Express est terminé en 2027 au lieu de 2025, où est le problème ?

« Il y a de l'argent »

Il y a quand même une réalité économique dont il faut tenir compte... Où trouvez-vous le financement ?

Quand un projet est bon, on trouve toujours de l'argent. On a mis plus de 70 ans pour financer le métro de Paris ; pour le Grand Paris Express, on a décidé que l'emprunt serait sur 30 ans, pourquoi ? C'est sur l'ingénierie financière qu'il faut se battre. Lançons cette vaste opération, elle est susceptible de créer de la croissance. **D'ailleurs, le président de la République s'est battu à Bruxelles pour avoir un pacte de croissance.** Le Grand Paris Express fait partie de ces projets d'envergure européenne qui tire la croissance vers le haut. Pourquoi ne pas aller chercher de l'argent au niveau européen ? Sollicitons la banque européenne d'investissement. Il y a de l'argent !

Commentaires de l'AMUTC

Quand on voit le succès éclatant du pacte de croissance « obtenu » par François Hollande (la zone euro est en récession en 2012 et cette récession va s'aggraver en 2013), il y a du souci à se faire pour le GPE... Pire, pour les transports en commun.

Le CDG-Express, cette ligne qui pourrait relier Roissy à la gare de l'Est, a-t-il un avenir ?

Oui, si on cesse de le mettre en concurrence avec la ligne rouge du Grand Paris Express (Roissy-Pleyel). Ce projet est même indispensable. Je me suis battu contre Christian Blanc, alors secrétaire d'Etat, pour faire avancer ce dossier, qui est sur le tapis depuis 30 ou 40 ans et ne s'est jamais réalisé faute de mise en commun des moyens. Roissy est le seul aéroport international au monde à n'être pas relié à la ville centre. C'est fou ! **Le gouvernement précédent voulait mettre en place un Partenariat Public-Privé (PPP), mais le partenaire privé s'est retiré.** J'ai donc proposé un Partenariat Public-Public, en réunissant la Sncf et la RATP, qui se sont mis d'accord pour gérer l'opération ; RFF est d'accord pour la réaliser ; et ADP est d'accord pour apporter sa part de financement. Le business plan tient la route, ou plutôt les rails. Il suffit d'une décision politique pour lancer le projet.

Commentaires de l'AMUTC

On attend que le gouvernement se prononce sur ce « partenariat public public ». La question est posée dans le rapport Auzannet...

Si vous aviez les coudées franches, quelle gouvernance du Grand Paris proposeriez-vous ?

J'inciterais à créer une communauté métropolitaine européenne, dirigée par un président ou une présidente pour lui donner de la visibilité et dotée de trois prérogatives : le logement, la stratégie économique et les transports secondaires (l'irrigation fine des quartiers).

« Tourner la page de 40 ans de vie, ce n'est pas facile »

Ne serait-ce pas une strate supplémentaire au "mille-feuilles administratif" ?

Si on partait d'une page blanche, trois niveaux suffiraient : communal, intercommunal et stratégique. Il ne faut pas faire disparaître l'échelon municipal ; tout le monde y est attaché. Quant aux autres échelons, chacun sait que si l'on décide d'en supprimer un, cela provoquerait un tollé des élus. Alors personne n'ose se prononcer. [Disons qu'à l'avenir le rôle des départements peut se poser. Voilà, je l'ai dit...](#)

N'êtes-vous plus tenu à un devoir de réserve ?

Je suis désormais un homme entièrement libre dans la parole. Libre d'esprit, je l'ai toujours été.

Vous avez très mal vécu votre limogeage...

Je suis triste, oui. Tourner la page de 40 ans de vie, ce n'est pas facile. Subir le décès de sa femme et perdre son emploi la même année, ça fait beaucoup. Je dois quitter mon logement de fonction le 1er janvier au soir. Le ministre de l'Intérieur, Manuel Valls, m'a téléphoné mardi soir pour m'annoncer la nouvelle. Trois minutes au téléphone, la veille de Noël. "Vous pouviez vous en douter", m'a-t-il dit, sans me proposer un autre poste. La méthode est brutale. Je ne vais pas jouer l'ingénu ou le naïf : je sentais bien qu'il y avait une volonté de m'écarter. Mais le cœur peut parler aussi. Je n'ai pas l'intention d'aller quémander quoi que ce soit. J'envisage donc de me lancer dans une activité privée. Je vais monter un cabinet de consultant : je peux conseiller les entreprises et les collectivités locales dans leurs relations avec l'administration ; j'ai aussi quelques compétences en matière de médiation.

Bertrand Greco - Le Journal du Dimanche

samedi 22 décembre 2012

Mobilettre « Les 12 de 2012 »

Les fruits de la rigueur

Sophie Mougard

A Transilien et à Mouchotte ils n'ont pas aimé. Mais alors, pas du tout. Elle leur a tenu tête, allant au bout des tensions, chacun au bord de craquer. Des mois après, ils lui en veulent encore...

En 2012 Sophie Mougard a réussi les négociations des deux gros contrats du Stif. Avec la RATP, en début d'année, elle a vite obtenu ce qu'elle voulait, de plus grandes incitations à la performance et des gains de productivité. Pierre Mongin avait compris que l'alternance allait changer la donne ; la SNCF l'a accusé d'avoir tout lâché : « A cause de lui, ça s'est mal passé sur le contrat avec Transilien... » [Mais au final tout le monde a signé, Huchon, Serne, Mougard, et les contribuables franciliens ont gagné...](#)

Intransigente, Sophie Mougard ? Inflexible sur les fondamentaux, c'est certain : [respect absolu de l'argent public](#) et des procédures publiques, construction patiente d'une offre robuste, suivi strict des calendriers. Les élus peinent à accepter que Sophie Mougard ne cède pas dans l'instant à leurs enthousiasmes ou à leurs injonctions démocratiques. Elle veut d'abord vérifier, simuler les conséquences, évaluer les coûts. Mais le résultat est là : en cette fin d'année, les inaugurations de tramways se succèdent, la ligne 12 est prolongée, globalement l'offre de transport francilienne se développe très régulièrement. Les bons chiffres de l'EGT (Etude Globale Transports), qui montrent que la fréquentation des solutions de transport public augmente sans cesse, sont une douce récompense.

Commentaires de l'AMUTC

Quelle différence avec la SGP ! Cette dernière a bâti sa popularité en cédant systématiquement aux demandes des élus. Il ne s'agit plus de transporter les usagers mais de satisfaire les ambitions des maires et de faciliter leur réélection. Avec quel argent ? D'où ce projet de GPE ruineux et inefficace. Il est temps de remettre ce projet à plat et de **replacer la SGP sous la férule de la SGP (comme la RATP et la SNCF)**.

Contesté par ailleurs, le président Huchon sait ce qu'il doit à sa directrice générale. La montée en puissance du Stif nouvelle gouvernance, en moins de dix ans, est un exploit. L'omniprésence des deux opérateurs historiques, la faible identité de la région francilienne, l'Etat qui veut rester plus ou moins aux manettes, furent autant d'obstacles à son développement. En miroir, les problèmes des grandes métropoles européennes, les difficiles mutations de Transilien et de la RATP donnent encore plus de relief aux solidités du Stif et à ses perspectives de long terme. Certains font de la rigueur un étendard ou un repoussoir politique, Sophie Mougard, elle, la conçoit au quotidien comme la pierre angulaire d'un service public crédible.

Commentaires de l'AMUTC

Nous devons appuyer Sophie Mougard et nous appuyer sur elle.

Au cœur des mêlées

Pascal Auzannet

Quel tohu-bohu ! La publication du rapport de Pascal Auzannet sur le Grand Paris, le 13 décembre dernier, a mobilisé contre lui une bonne partie des élus franciliens, inquiets de voir tronçonner et phaser un projet essentiel pour leur collectivité, moins de deux ans avant les élections municipales...

Commentaires de l'AMUTC

Pour ce qui de tronçonner, nul besoin d'Auzannet, la SGP s'en charge. Il n'y a en fait jamais eu de « double boucle », simplement la juxtaposition de tronçons mis bout à bout. Rien d'un vrai réseau maillé. La seule différence c'est que la SGP prétendait tout faire en même temps, en minorant sciemment les coûts, comme l'a reconnu Maurice Leroy. Résultat : le GPE apparaît pour ce qu'il est, un gros mensonge...

Un artificier, Pascal Auzannet ? Ancien du cabinet Gayssot, candidat PS à des élections locales (dans le 92), nanti de très nombreux contacts auprès des élus, mais aussi compétent sur le fond des dossiers, ancien directeur du développement de la RATP et directeur du RER, il s'est fait une spécialité dans le rapprochement des politiques et des techniciens. 2012 lui a fourni deux formidables terrains de jeu : l'élection présidentielle et le Grand Paris. Pour cette seule performance, avant même la polémique, il méritait d'être dans les « 12 de 2012 »...

Pour François Hollande et Roland Ries, il a travaillé un projet transport avec plus de quarante experts, multipliant les fiches sur tous les sujets d'importance. Un gros travail de fond dont n'a pas pu profiter le maire de Strasbourg, qui a finalement renoncé à prétendre occuper le poste de ministre des Transports. Pour le gouvernement, il a donc travaillé à ce rapport d'évaluation des infrastructures du Grand Paris, coût et séquençage, qu'il a remis le 13 décembre à Cécile Duflot.

Son positionnement ne serait-il pas un brin masochiste ? Les techniciens ne le trouvent pas assez pointu, et les politiques trop engagé... **Mais l'exercice en lui-même est précieux, car il essaie de réduire la fracture entre les rêves des uns et les contraintes des autres, entre le désir d'excellence et la faisabilité financière.** En proposant des solutions aux décideurs politiques, il ose si besoin remettre en cause certains choix techniques. Ainsi sur la longueur des quais, qu'il ne faut pas hésiter à limiter en fonction des prévisions de trafics, ou sur le phasage des travaux.

Commentaires de l'AMUTC

Le coût pharaonique du GPE ne résulte nullement d'un « désir d'excellence » mais de l'empilement des demandes contradictoires des élus, du refus d'arbitrer en organisant un réseau cohérent. Pour la faisabilité financière, suggérons la solution de bon sens : réservons l'infrastructure lourde et coûteuse du métro automatique à grand gabarit à la rocade bouclée de proche banlieues (50 % d'économie : une vraie boucle au lieu de deux « boucles » non bouclées). Et utilisons le reste pour améliorer le réseau existant (comme les bus à Montreuil) et désenclaver les territoires (comme Clichy et, aussi, le plateau de Montreuil avec la ligne 9)

En allant loin dans ses préconisations, Pascal Auzannet a pris le risque de rentrer dans le champ des politiques, qui n'aiment pas ça. Il s'inscrit pourtant dans la dynamique politique des élus franciliens de

gauche et de l'Etat : comment aider les départements de l'Est parisien à mieux développer leur économie par des dessertes enfin à la hauteur ? Comment désaturer la zone centrale ? Mieux desservir les aéroports ? Sa connaissance des dossiers, du terrain et des élus devrait lui permettre de rebondir en 2013, dans une posture moins exposée.

Des élus UDI en appellent à Carrez (UMP) sur le financement du Grand Paris

21.12.2012

(AFP) - Des élus UDI d'Ile-de-France en ont appelé vendredi à Gilles Carrez, président UMP de la commission des Finances de l'Assemblée nationale, pour qu'il réactualise son rapport de 2009 sur le financement du Grand Paris, après l'annonce d'un surcoût d'environ 10 milliards.

Le rapport Auzannet remis la semaine dernière a officialisé plusieurs mauvaises nouvelles : un surcoût faramineux qui porte le projet de métro automatique à près de 30 mds€ et un séquençage des travaux qui inquiète les élus, surtout ceux dont les territoires seraient servis en dernier, dans un calendrier repoussé au-delà de 2025. Devant le "flottement de l'Etat quant à la dotation budgétaire allouée au projet", qui devra atteindre 4 mds € mais dont pas un centime n'a été inscrit dans la loi de programmation pluriannuelle 2013-15, les six élus franciliens demandent à Gilles Carrez de "réactualiser son rapport sur le financement du réseau d'infrastructures du Grand Paris", qu'il avait remis en septembre 2009 à Matignon.

"Le rapport Auzannet ne propose aucune piste de réflexion sur le financement autre que celle du séquençage qui n'est évidemment pas acceptable en l'état", s'inquiète Laurent Lafon, maire de Vincennes et président du groupe UDI au conseil régional d'Ile-de-France, ainsi que Vincent Capo-Canelas (sénateur-maire du Bourget), Hervé Marseille (sénateur-maire de Meudon), Jean-Christophe Lagarde (député-maire de Drancy), Yves Pozzo di Borgo, sénateur de Paris et Philippe Laurent, maire de Sceaux.

Commentaires de l'AMUTC

Ces élus ont raison, le séquençage ne fait qu'étaler la difficulté dans le temps et maintenir le reste des transports parisiens au pain sec pendant les 20 ans à venir. De plus, pour améliorer vraiment et rapidement le service rendu aux usagers, il faut boucler rapidement la rocade de proche banlieue. Il faut aller vite et pour cela, il faut choisir les priorités.

Du côté de l'UMP, Valérie Pécresse, présidente du groupe à la région Ile-de-France et les présidents des CG des Hauts-de-Seine, des Yvelines et du Val-d'Oise, Patrick Devedjian, Alain Schmitz et Arnaud Bazin, ont lancé une pétition auprès des élus franciliens pour "sauver le Grand Paris" (www.ump-iledefrance.fr). "Au lieu d'apporter enfin les assurances attendues par les élus de tous bords, le rapport Auzannet préconise de remettre à l'après 2030 des pans entiers du réseau envisagé", déplorent les élus. Mme Pécresse a aussi demandé au conseil régional d'Ile-de-France, qui achève vendredi son débat budgétaire, d'abandonner son projet de tarif unique dans les transports franciliens --d'un coût estimé de 550 millions d'euros par an et promesse électorale de la majorité régionale de gauche-- pour financer le surcoût du Grand Paris Express.

Commentaires de l'AMUTC

Les élus PS, verts et FDG vont-ils soutenir cette pétition qui reprend leurs demandes : le GPE intégralement et tout de suite ?

La région IDF adopte un budget de 4,73 mds €

22.12.2012 BUSINESS IMMO

(AFP) - La région Ile-de-France a adopté vendredi soir son budget pour 2013 de 4,73 milliards d'euros, en baisse de 0,9%, dans un climat de relative tension au sein de la majorité avec son aile gauche, tandis que la droite fustigeait la baisse des investissements et le recours répété à l'emprunt. Le président PS Jean-Paul Huchon s'est déclaré "satisfait de ce rassemblement de la gauche francilienne autour d'un budget juste qui contribue à créer les conditions de la reprise avec des investissements, en particulier en faveur de l'emploi, la jeunesse et les transports".

Premier budget de la première région de France depuis la victoire de François Hollande, l'exercice a donné lieu aux attaques classiques de la droite --UDI et UMP -- mais aussi à des piques nombreuses du Front de

Gauche (communistes) et surtout du groupe FDG et Alternatifs (Parti de Gauche) pour pousser la barre plus à gauche.

Signe de cette tension, ce budget a finalement été adopté, après trois jours de débats, avec les voix des groupes PS, EELV, PRG-MUP et FDG, mais sans celles du FDG-A qui a voté contre, aux côtés, donc, de l'opposition UMP et UDI.

Le président PS Jean-Paul Huchon s'est tout de même déclaré "satisfait de ce rassemblement de la gauche francilienne autour d'un budget juste qui contribue à créer les conditions de la reprise avec des investissements, en particulier en faveur de l'emploi, la jeunesse et les transports".

Les transports pèsent pour un tiers sur le budget total (1,63 md EUR) avec 859 M€ en investissement (avec une hausse de 30 M€ pour les transports publics) et 769,5 M€ en fonctionnement (dont 615,5 M€ représente la contribution de la région au Stif et 139 M€ pour les mesures tarifaires sociales).

Comme le tarif unique dans les transports, promesse de campagne PS-EELV, n'est pas possible sans un relèvement conséquent et une harmonisation du versement transport (VT) acquitté par les entreprises et que le Parlement n'y est pas encore prêt, les écologistes ont obtenu de leur allié PS un "nouveau pas". **Le Pass Navigo devrait être dézonné pendant les vacances scolaires de l'été 2013**, comme il l'est déjà les week-end depuis septembre.

Commentaires de l'AMUTC

Bonne nouvelle, mais quelle mesquinerie ! Cette mesure n'est pas coûteuse et aurait dû être mise en œuvre pour les vacances de février (qui débutent en mars pour notre région).

Pour Marie-Pierre de la Gontrie, première vice-présidente en charge des Finances, ce budget est "responsable face à la crise, robuste dans les choix politiques qu'il porte et prudent pour faire face à nos contraintes financières".

"Contraintes financières" : cette expression est revenue près d'une centaine de fois dans les interventions des orateurs de tous bords. Il a permis de souligner le gel de la dotation de l'Etat aux collectivités, et les marges de manoeuvre fiscales qu'attendent les régions du futur acte III de la décentralisation.

Ce carcan a aussi été l'occasion pour l'opposition, UDI en tête, d'enjoindre l'exécutif de "resserrer son action sur les compétences obligatoires de la région", selon les terme de Laurent Lafon, président d'un groupe UDI renforcé (17 membres dont 9 femmes), au détriment de l'UMP.

Le budget a aussi fait la part belle aux amendements, pour un montant total de 42 M€, dont 10 millions -- un record -- pour soutenir la politique gouvernementale des emplois d'avenir. Tous gagés sur l'emprunt plutôt que sur des crédits trouvés sur d'autres postes, ils ont été l'occasion rêvée pour l'UMP de mettre sévèrement en garde contre le recours à l'emprunt, autorisé à hauteur de 750 M€ en 2013, et la charge de la dette.

"En 2014 et 2015 nous allons vers des budgets contraints, nous allons devoir faire de lourds investissements dans les transports (avec à venir le Grand Paris Express, ndlr) et nous n'avons pas fait de réserves", a déploré Roger Karoutchi, président UMP de la commission des Finances.

"La politique n'est pas l'art du possible, mais celui de rendre possible ce qui est nécessaire", a renchéri Valérie Pécresse, chef de file de l'UMP à la région, citant Richelieu.