

Le cri d'alarme des élus

Enthousiastes il y a un an à l'idée de relancer des grands projets sur leurs communes grâce aux contrats de développement territorial (CDT) liés au supermétro, les élus locaux déchantent aujourd'hui. En tête, le sénateur-maire centriste du Bourget (Seine-Saint-Denis), Vincent Capo-Canellas, dont la commune devait être la vitrine de ces contrats. Annoncé début 2011, puis mi-2011, le contrat de développement du Bourget, piloté par les architectes Roland Castro et Christian de Portzamparc, n'est toujours pas signé avec l'Etat.

Rien n'avance

VINCENT CAPO-CANELLAS, SÉNATEUR-MAIRE
CENTRISTE DU BOURGET

« Aujourd'hui, oui, il y a un malaise au sein des CDT, reconnaît le maire du Bourget. Il y a des inquiétudes, chez les élus de droite comme de gauche. Nous craignons clairement que les projets du Grand Paris ne soient qu'un affichage. Rien n'avance. Dix-sept contrats de développement, cela ressemble à du saupoudrage, cela semble très compliqué à mener à bien, surtout avec les moyens de l'Etat. »

Le projet d'aménagement du Bourget bute sur des obstacles qui auraient pu être anticipés, comme la modification de la zone Natura 2000 autour du parc de La Courneuve. « Cela nécessite plus de temps que prévu, reconnaît Daniel Cunepa, le préfet de la région



Pour le projet concernant la ville du Bourget, l'atelier de l'architecte Christian de Portzamparc propose de créer un pôle gare des métros et de l'autre jardins et bâtiments (au premier plan).

(ATELIER CHRISTIAN DE PORTZAMPARC)

Ile-de-France qui doit mener à bien les contrats de développement territorial. Mais on peut signer un premier accord et régler les problèmes ensuite. » Une proposition qui ne rassure pas Vincent Capo-Canellas : « C'est bien d'écrire quelque chose avec l'Etat mais cela ne suffit pas. Il faut entrer dans une phase plus opérationnelle et qui n'attende pas vingt ans. Sinon, en tant que maire du Bourget, que vais-je dire à ma population ? Qu'il ne se passera rien avant vingt ans ? » Une inquiétude partagée par de nombreux élus lo-

caux. Aujourd'hui, sur les 17 contrats de développement territorial annoncés, seuls quelques-uns, à Saint-Denis, Gonesse, et La Défense, semblent bien partis. Pour tous les autres, la concertation démarre à peine. Or la loi Grand Paris exige qu'ils soient signés avant février 2013. « Le délai semble difficile à tenir », estime Bertrand Lemoine, directeur de l'Atelier international du Grand Paris, qui rassemble les 10 grands cabinets internationaux d'architectes consultés sur l'avenir de la métropole en 2008.

ERIC BUREAU ET S.A.

« Le Concorde du transport en commun »

FRÉDÉRIC LÉONHARDT ● urbaniste

Urbaniste, membre d'une des équipes d'architectes qui ont participé à la consultation internationale sur l'avenir de la métropole parisienne, Frédéric Léonhardt pense aujourd'hui que le Grand Paris Express ne sera jamais réalisé. « La vertu de la crise de la dette est de lever le voile sur un projet pharaonique qui risque de se terminer en

Concorde du transport en commun », reboute l'urbaniste.

Ce spécialiste des grands projets dénonce d'abord le choix de construire le futur supermétro quasiment tout en souterrain, « la solution la plus chère, la plus longue à réaliser et surtout la plus risquée. D'ailleurs, les premiers écueils commencent à apparaître : à Noisville (Val-de-Marne), les études ont découvert un collecteur d'eau enfoui à 20 m, sur le tracé du futur métro. Il faudra donc passer à 30 m sous le sol. Or, une gare est prévue à proximité : le coût pour accéder à une profondeur de 30 m est bien plus important. »

Il n'est pas le seul à alerter sur une dérive des coûts quasiment certaine. La Cour des comptes vient de rendre un rapport qui montre qu'en moyenne la dérive des coûts de ces grands travaux était de 92 %. « On peut donc estimer



que le Grand Paris devrait coûter deux fois plus cher, martèle Frédéric Léonhardt. Et qui paie ? Aujourd'hui, pas l'Etat, mais le contribuable et les entreprises. Les nouvelles taxes ont conduit dès cette année certaines PME d'Ile-de-France à verser 20.000 € supplémentaires. A l'avenir, tout le projet repose sur l'emprunt, les taux ont déjà remonté, la

facture va s'alourdir. »

Comment sortir de l'impasse ? Comme d'autres architectes, Frédéric Léonhardt plaide pour une mutation des transports existants. La solution la plus économique et la moins risquée serait de créer une dizaine de lignes de super RER. On pourrait améliorer la capacité des RER B et D en reliant par tunnel la gare du Nord à celle de Lyon, en construisant une nouvelle gare place de la République sur le site de la caserne de la garde républicaine. Cela libérerait les lignes actuelles, la D pourrait même être prolongée à Roissy, ce qui résoudrait le problème de la desserte de l'aéroport. Cette solution coûterait deux fois moins cher que le Grand Paris et surtout elle pourrait être mise en place progressivement, avec des résultats rapides. »