

Urbanisme : Anne Hidalgo veut un Paris plus haut

Par Aude Seres Le Figaro

Publié le 30/05/2012 à 11:24

Avec plusieurs grands projets de tours en cours dans la capitale, la première adjointe au maire entend lutter « contre l'étalement urbain », quitte à densifier les zones déjà habitées.

N'en déplaise aux défenseurs d'une architecture parisienne classique, Anne Hidalgo a martelé mardi sur Radio Classique et Public Sénat qu'il « faut aller vers une métropole qui soit contre l'étalement urbain. Donc, cela veut dire densifier... les zones qui sont aujourd'hui déjà habitées ». Plus de tours ? En tout cas, a répondu la première adjointe et dauphine pressentie de Bertrand Delanoë, il ne faut pas « poser des sujets comme celui de la hauteur comme si c'était un sujet tabou ». Ce alors que quatre immeubles de très grande taille sont actuellement en projet aux quatre coins de la capitale - la tour Triangle dans le XVe, la tour Duo dans le XIIIe, le futur palais de justice dans la ZAC Clichy-Batignolles.

Le Grand Paris sous l'autorité du Stif

Sur le sujet du Grand Paris, suffisamment rare pour être souligné, elle a tiré un coup de chapeau à Nicolas Sarkozy. « S'il y a une réussite dans la démarche de Nicolas Sarkozy, c'est d'avoir fait appel à de grands urbanistes et de grands architectes. » Il est vrai que la nouvelle ministre du Logement, en charge du Grand Paris est... Cécile Duflot, sa grande rivale écologiste à Paris. Elle a insisté sur le projet de transports pour la région parisienne. « Je n'imagine pas que le plan de transport puisse être entièrement revu. Il y a peut-être des aménagements. » Elle a cependant souligné que ce projet du Grand Paris Express devait être sous l'autorité du Syndicat des transports d'Ile-de-France, rejoignant ainsi la demande de Jean-Paul Huchon, président de la région Ile-de-France.

Concernant les autres grands projets parisiens, l'édile est revenu à nouveau sur la relance du projet de piétonisation des voies sur berge rive gauche, après avoir été bloqué par François Fillon. Une conséquence de l'élection de François Hollande.

L'arrivée de la gauche au pouvoir va permettre à la mairie de débloquent d'autres dossiers, en particulier sur le logement, avec la cession « gratuite » de terrains détenus par l'État à la Ville. Figure bien évidemment un hangar de bus dans le XVe qui bloquait jusqu'à présent le projet du Pentagone à la française à Balard. Mais Anne Hidalgo a également indiqué que la Mairie avait établi une « liste de terrains que l'État pourrait lui céder gratuitement ». Note plus politique, concernant Cécile Duflot... « Si elle vise la Mairie de Paris, on se retrouvera sur un autre terrain... »

Grand Paris : la foire d'empoigne

LE CERCLE. Après quelques hésitations, le dossier pour le moins épineux du Grand Paris a été confié au ministère dirigé par Cécile Duflot (Ville, logement, territoires). Ce choix provoque d'ores et déjà une levée de boucliers chez les élus, pas seulement à droite. Et certains, comme Jean-Paul Huchon, président (PS) de la région revendiquent ouvertement la gouvernance du gigantesque « machin »

Hervé Karleskind

Complicé, explosif, le Grand Paris ? C'est le moins que l'on puisse dire. Et l'annonce de son passage sous la judicature de l'écologiste Cécile Duflot ne simplifie rien. Tout au contraire. Pour faire simple, **il n'y aura donc pas de ministère « plein » du Grand Paris, ce projet pharaonique qui vise, selon la terminologie officielle un peu emphatique, « à renforcer la Région Capitale dans son rôle de ville-monde,** moteur de la croissance nationale, compétitive au niveau international et attractive pour ses résidents, présents et futurs. Le projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'État, en association avec les collectivités de la région Ile-de-France ».

20 milliards d'euros

Horizon ? 2025/2030. Coût ? Pour la partie transports : environ 20 milliards d'euros. Financement ? Toujours selon la terminologie officielle, « ce projet est construit sur une logique de responsabilité et de partenariat entre les acteurs institutionnels, sociaux et économiques de la Région Capitale. Autour d'une vision ambitieuse et partagée, dépassant les frontières géographiques, administratives et sociales, nourrie par la concertation et animée par de nouveaux acteurs institutionnels portant un regard métropolitain sur les questions d'intérêt général »...

Faites donner les violons...

Pas clair ? Une traduction ?

Schématiquement, le projet phare du Grand Paris, à savoir la double boucle du supermétro qui doit ceinturer Paris à l'horizon 2025, est piloté par le Syndicat des transports d'Ile-de-France, (Stif), présidé par Jean-Paul Huchon, président de la Région Ile-de-France, et la Société du Grand Paris (SGP), émanation de l'Etat. C'est bien sûr là que le

bât blesse, les élus étant désormais en droit - mais ils l'étaient déjà...- de s'inquiéter de l'avenir du projet compte tenu des déclarations de Cécile Duflot, décidée à lancer une grande « concertation » sur le projet, **ce qui revient à dire de façon détournée que le projet pourrait être fortement amendé en dépit des engagements pris par l'Etat**. On sait trop ce que signifie le lancement d'une « concertation » : en règle générale, elle aboutit à la création d'un comité chargé de remettre un rapport sur lequel personne ne manque de s'asseoir...

Une étonnante tutelle

Les élus ont donc de bonnes raisons de s'inquiéter, d'autant que le montant global de la facture (juré promis, il ne sera pas dépassé) pour la partie transports, soit quelques 20 milliards d'euros, donne le vertige.

Dans une interview publiée lundi par le « Parisien », Jean-Paul Huchon, le patron de la région, n'y va d'ailleurs pas quatre chemins. On se doute qu'il n'est pas trop ravi par l'annonce de la tutelle de Cécile Duflot (les écologistes sont des alliés pour le moins capricieux et difficiles), mais il en profite pour pousser son avantage et soulever la bonne question, celle de la gouvernance du supermétro interbanlieues. En termes clairs, le patron du Stif la revendique pour son duché, au détriment de la SGP (l'Etat) qu'il accuse au passage de donner « de plus en plus de compétences aux régions, sans leur accorder les ressources ».

Juste ? C'est évident. L'une des raisons de la défaite de Nicolas Sarkozy, et corollairement du succès du Front national, notamment en grande banlieue, tient au sentiment d'abandon que déplorent les nouveaux exilés qui y vivent.

La question de l'avenir du Grand Paris serait moins douloureuse si l'on n'en évoquait pas le versant politique : la droite francilienne, emmenée par Valérie Pécresse, très active et volontiers offensive (elle a fait de Jean-Paul Huchon sa tête de Turc favorite), est d'ores et déjà partie à l'assaut contre Cécile Duflot. C'est de bonne guerre.

Mais la droite n'est pas seule : les communistes (très influents dans le Val-de-Marne dont ils détiennent la présidence du Conseil général) ne sont pas contents du tout : ils craignent, par la voix du président du Conseil général Christian Favier, que le projet ne soit tout bonnement remis en cause. Il faut préciser que les relations entre le PCF et Cécile Duflot sont entachées de feuillets électoraux durant lesquels les communistes, notamment à Villeneuve-Saint-Georges (ville dont la ministre est conseillère municipale), se sont illustrés par la virulence de leurs attaques.

Le paradoxe de l'affaire est à son comble quand on découvre que la ministre va désormais exercer une tutelle sur un projet qu'elle-même et son groupe n'ont cessé de dénoncer lors des scrutins régionaux. On peut d'ailleurs s'étonner que le Grand Paris ait été placé sous sa tutelle directe et non celle de François Lamy, ministre délégué chargé de la Ville, à qui il eut été plus logique de confier le dossier. Mais voilà, le ministre est un proche de Martine Aubry, très proche même puisqu'il fut son directeur de campagne durant la primaire socialiste. Cela reviendrait-il à penser que le choix politique l'a emporté sur celui de la compétence ? Député-maire de Palaiseau, président de la Communauté d'agglomération du plateau de Saclay (qui ambitionne de devenir la Silicon Valley made in France), il connaît le dossier comme sa poche. Le choix de Cécile Duflot dont la carrière d'élue locale est nettement moins capée, n'est donc pas aussi « normal » que le voudrait le nouveau dogme en cours à la Cour. On voit ainsi que, dès que les choses redeviennent un peu plus sérieuses, la nouvelle « normalité » toute pétrie de transparence, se fait illico tordre le cou.

Cécile Duflot sommée par l'UMP de prendre clairement position sur le Grand Paris

| 04/06/2012 | 16:04 | **Etat et collectivités**

L'UMP francilienne, emmenée par Valérie Pécresse, chef de l'opposition au Conseil régional d'Ile-de-France, a sommé la nouvelle ministre Cécile Duflot de « prendre clairement position » sur le Grand Paris avant le premier tour des législatives le 10 juin.

Dans une lettre ouverte datée du vendredi 1er juin à la ministre de l'Egalité des territoires, du Logement et du Grand Paris, connue pour son hostilité au projet, Valérie Pécresse et tous les responsables UMP de la région Ile-de-France lui demandent « de prendre clairement position » sur « des points essentiels » du Grand Paris.

« Nous sommes nombreux à nous interroger sur les véritables intentions du gouvernement et à craindre le démantèlement programmé du Grand Paris », écrivent les 25 signataires, parmi lesquels les présidents des trois conseils généraux de droite - Patrick Devedjian (92), Arnaud Bazin (95) et Alain Schmitz (78) -, et aussi Christian Jacob, Jean-François Lamour, Philippe Goujon, **Eric Raoult**, Georges Tron, Axel Poniatowski, **Gilles Carrez**, Patrick Ollier.

« L'absence de réponse de votre part (...) d'ici les élections législatives du 10 juin ne pourrait être lue par les habitants d'Ile-de-France autrement que comme la confirmation du démantèlement annoncé du Grand Paris et votre refus d'apporter des réponses aux préoccupations des Franciliens en matière de transports, de formation, d'emploi et de logement », insistent-ils.

Les points sensibles sont « la sanctuarisation de 32,4 milliards d'euros alloués à la réalisation » du Grand Paris, « **la préservation de la Société du Grand Paris** (SGP, structure ad hoc) et le refus de la dissoudre dans le Syndicat des

Transports d'Ile-de-France (Stif, présidé par le socialiste Jean-Paul Huchon) », le « maintien de tous les grands projets d'aménagements programmés », ainsi que « la garantie que toutes les nouvelles lignes de transport prévues dans le schéma du Grand Paris seront réalisées » (Orbival, dessertes des aéroports, etc.).

Ce courrier, envoyé en copie à M. Huchon et à François Lamy, ministre délégué chargé de la Ville, est la seconde charge de l'UMP sur le sujet en dix jours.

Dès l'annonce de l'attribution à Mme Duflot de ce dossier, Mme Péresse était montée au créneau, dénonçant « le choix incompréhensible de confier ce projet majeur à l'une de ses opposantes les plus virulentes ».

Comme présidente du groupe EELV au Conseil régional d'IDF, Mme Duflot avait voté contre l'adoption de l'accord Etat-Région du 26 janvier 2011.

Le Moniteur

Pour la droite francilienne, Cécile Duflot veut démanteler le Grand Paris

04 / 06 / 2012

François Hollande, alors candidat à la présidence, avait assuré Michel Teulet, président de l'Association des maires d'Ile-de-France (Amif), qu'il serait « bien entendu très attentif à ce que le projet de Grand Paris se poursuive car les accords trouvés méritent d'être menés à bien ». Il avait pris cet engagement dans un courrier du 19 avril, dont nous vous avons donné le contenu ici, et dans lequel il ajoutait : « On ne balaie pas d'un revers de main les travaux et l'énergie consacrés depuis quelques années sous prétexte d'une nouvelle élection présidentielle ». On ne saurait être plus clair.

Michel Teulet n'a pas dû être convaincu. Il figure en effet parmi les signataires d'une lettre ouverte à Cécile Duflot que Valérie Péresse, présidente du groupe UMP au conseil régional, a rendu publique vendredi dernier. Les présidents de conseils généraux de droite, ceux des groupes UMP dans les autres assemblées départementales ainsi que plusieurs figures de la droite régionale, ont également paraphé ce texte qui ne fait aucunement référence aux engagements de François Hollande, mais s'inquiète surtout du choix de Cécile Duflot comme ministre titulaire du dossier.

« Avec l'entrée de ce dossier dans votre périmètre ministériel, écrit Péresse à Duflot, ce projet incontournable nous semble en danger. Votre famille politique s'est en effet toujours opposée au Grand Paris et vous avez vous-même voté contre l'adoption de l'accord Etat-région du 26 janvier 2011 dans l'hémicycle régional ». De fait, les écologistes du conseil régional avaient effectivement été très critiques sur cet accord, provoquant un retard (d'une semaine) dans la signature. A l'époque, Cécile Duflot s'en était expliquée dans ce blog (<http://grandparis.blogs.liberation.fr/vincendon/2011/01/grand-paris-cecile-duflot-explique-le-blocage-des-verts.html>). « Forts de ces éléments et de vos récentes déclarations, nous sommes nombreux à nous interroger sur les véritables intentions du gouvernement et à craindre le démantèlement programmé du Grand Paris », poursuit Valérie Péresse.

Aussi, demande-t-elle dans sa missive, « la sanctuarisation des 32,4 milliards d'euros alloués à la réalisation du Grand Paris », ainsi que « la préservation de la Société du Grand Paris et le refus de la dissoudre dans le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) ».

Sur le point financier, c'est surtout la situation de la desserte du plateau de Saclay par le Grand Paris Express qui inquiète les signataires. Un financement en partenariat-public-privé avait été retenu par le gouvernement précédent et la formule a peu de chance d'être reprise par le pouvoir actuel. Au-delà, l'idée de « sanctuariser » les 32 milliards est assez curieuse car, même dans l'accord, peu de choses sont sûres : la SGP bénéficie de deux nouvelles taxes et de la promesse d'une dotation en capital de l'Etat, d'un montant de 4 milliards mais dont pas un euro n'a encore été payé. Les versements doivent intervenir « au fur et à mesure des besoins de la Société du Grand Paris » comme, on peut le lire dans l'accord du 26 janvier 2011. Plus globalement, dans son courrier à l'Amif, François Hollande notait aussi qu'il restait « à trouver les financements nécessaires pour aboutir puisque le gouvernement qui a proposé la création du réseau de transport du Grand Paris n'a pas su trouver les financements pour atteindre l'objectif final ».

Quant à la Société du Grand Paris, l'idée de la supprimer purement et simplement ne semble plus exister que dans de rares têtes car la SGP déploie une méthode en mode projet assez efficace et très appréciée des élus. En revanche, deux questions se posent : comment lui redonner une gouvernance politique régionale dans laquelle l'Etat ne soit plus seul maître à bord ou même plus du tout présent ? Et, en parallèle, comment redonner au Stif la maîtrise de tout le réseau qu'il sera amené à exploiter, y compris le Grand Paris Express ? « Aujourd'hui, dit un proche du dossier, les conseillers ne sont pas les payeurs. La SGP est incitée à investir mais pas à optimiser l'exploitation ultérieure ».

Sybille Vincendon, Libération

Transports : l'UMP francilienne remet le Grand Paris à la table du Stif

06.06.2012

(AFP) - Six élus UMP d'Ile-de-France, emmenés par Valérie Pécresse, chef de file de l'opposition au conseil régional, ont de nouveau exprimé leurs craintes quant au devenir du projet du Grand Paris, mercredi lors du conseil d'administration du Stif, autorité régulatrice des transports franciliens. C'est la troisième initiative en ce sens de Mme Pécresse depuis que le dossier du Grand Paris - voulu par Nicolas Sarkozy - a été confié à Cécile Duflot (EELV), la nouvelle ministre de l'Egalité des territoires, connue pour son hostilité au projet.

Cette fois-ci, les six élus et administrateurs ont déposé un voeu lors du CA, demandant au Stif de « réaffirmer solennellement son soutien au projet du Grand Paris tels que les administrateurs du Stif l'ont voté à l'unanimité » le 1^{er} juin dernier et de « demander au gouvernement de clarifier au plus vite ses intentions sur la poursuite de ce projet ».

Ce voeu a été rejeté par 15 voix contre et 6 pour.

Mme Pécresse a dénoncé « la position ambiguë » du Stif, présidé par le socialiste Jean-Paul Huchon « qui a refusé de réaffirmer (...) son soutien au projet de Grand Paris ». Elle « estime que ce refus du Stif n'est pas de nature à rassurer les élus locaux sur les véritables intentions du gouvernement », selon un communiqué. Mme Pécresse rappelle au passage que la lettre ouverte qu'elle a envoyée vendredi dernier à Mme Duflot, cosignée par tous les responsables UMP de la région, dans laquelle elle lui demande « de prendre clairement position » sur « des points essentiels » du Grand Paris, n'a « toujours pas reçu de réponse ».

De leur côté, les élus socialistes siégeant au Stif ont jugé « grotesque la dramatisation de la droite sur l'avenir du Grand Paris ». En déposant ce voeu, l'UMP « ne défend aucune vision stratégique de l'aménagement des transports en Ile-de-France mais ne cherche qu'à garantir l'inscription du Grand Paris au bilan de Nicolas Sarkozy ».

« N'en déplaise à Mme Pécresse, la position de la gauche (...) reste inchangée. (...) Avec ses 72 nouvelles gares mieux réparties sur le territoire francilien, l'accord Grand Paris Express obtenu et signé par Jean-Paul Huchon en mai 2011 reflète cette ambition », écrivent-ils dans un communiqué, rappelant aussi que François Hollande, lors de la campagne présidentielle, « s'est engagé publiquement à réaliser le projet s'il était élu ».

Ile-de-France : ce sera un bus en site propre sur le plateau de Saclay

Les élus du Syndicat des transports franciliens (Stif) ont approuvé le 6 juin 2012 l'intérêt général du projet de bus en site propre entre Massy et Saclay. Un maillon de 6,5 km sur un projet global de liaison entre Massy (Essonne) et Saint-Quentin-en Yvelines. Le début des travaux de cette ligne, dont le coût est estimé à 55 millions d'euros, est prévu en 2013 pour une mise en service fin 2015.

Ce tronçon de 6,5 km ponctué de 10 stations (+ 2 autres en option) reliera l'école Polytechnique et le Christ de Saclay, complétant la liaison entre la gare de Massy Palaiseau (RER B) et l'école Polytechnique.

Les bus auront priorité aux carrefours ce qui permettra d'assurer une vitesse commerciale de 25 km pour un temps de parcours de 15 minutes. La fréquence sera de cinq minutes en heure de pointe.

La ligne verte à la trappe ?

Le futur campus et pôle d'excellence du plateau de Saclay devrait réunir en 2025 plus de 80 000 chercheurs, étudiants, et ingénieurs. Sa desserte avait été un des sujets de désaccord entre l'Etat et la Région au moment des débats sur le tracé de la double boucle de métro automatique du Grand Paris Express.

La Région soutenait une liaison en bus en site propre, pouvant à terme évoluer en tramway, pour desservir le futur pôle d'excellence du plateau de Saclay. De son côté, la Société du Grand Paris considérait qu'il fallait réaliser une ligne de métro automatique léger, type Val (ligne verte), fortement soutenu par Nicolas Sarkozy.

Finalement les deux projets avaient été retenus en mai 2011.

Mais compte tenu des interrogations qui pèsent actuellement sur la réalisation à l'horizon 2020 de l'ensemble de la double boucle de métro automatique (lire), et des incertitudes financières qui devraient conduire ce nouveau gouvernement à phaser le projet, on peut se demander si la réalisation de la ligne verte du Grand Paris Express ne va pas finalement passer à la trappe. Ou tout du moins, être repoussée aux calendes grecques.

Robert Viennet

Mobilicités 7 juin 2012