

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

26/06/2012

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 référait-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 une 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 avons des réserves sur l'existence réelle du financement ». La manière dont elle l'expliquait à l'époque figure dans l'article qui suit « Grand Paris : Cécile Duflot explique le blocage des Verts »).

Grand Paris : Cécile Duflot explique le blocage des Verts

19/01/2011

On commence à y voir plus clair sur les raisons qui ont poussé les Verts du conseil régional d'Ile-de-France à empêcher mardi le président socialiste, Jean-Paul Huchon, de conclure un accord sur les transports avec le ministre de la Ville Maurice Leroy (voir l'article qui suit « Grand Paris : encore un faux départ »). On peut les résumer par une impression de passage en force.

« On arrive le mardi matin en commission permanente et on nous met un texte sous le nez, raconte un des participants. On nous dit qu'il sera présenté en conseil des ministres le lendemain, avec une conférence de presse après ». Les représentants des écologistes (Europe Ecologie-Les Verts), ceux du groupe Front de gauche, n'apprécient pas la méthode. « On ne peut pas dire qu'un accord peut être décidé par deux personnes, estime Cécile Duflot, président du groupe EELV. C'était un moment désagréable, et on aurait pu s'en passer. »

Au delà de la mauvaise manière, c'est le contenu qui ne passe pas. « Ce texte était loin d'être engageant », poursuit Duflot. En cause, le calendrier, la gouvernance et le cas de Saclay.

Calendrier : « Sur le phasage des opérations, il faut savoir par quoi l'on commence et pour l'instant, on n'a vu aucun éléments ». Gouvernance : « Il faut changer la gouvernance de la Société du Grand Paris, y compris par la voie législative, et il faudra penser à terme à un rapprochement entre la SGP et le Stif (Syndicat des transports d'Ile-de-France, ndlr) ».

Quant à la rédaction du texte sur Saclay, elle a achevé d'exaspérer les Verts. Jean-Paul Huchon, initialement très contre l'idée d'un métro souterrain sous le plateau de Saclay, avait promu, dans ses propositions de « complémentarité » (voir l'article qui suit « Transports : Huchon propose sa solution ») de la mi-novembre, une ligne du bus à haut niveau de service, remplacée par un tram-train sur la même emprise lorsque les besoins s'accroîtraient. « Mais dans le texte, on nous parlait d'un petit métro avec de gros rails pouvant devenir un gros métro », dit Cécile Duflot.

Reste la date-butoir du 31 janvier, fin des débats publics. Maurice Leroy n'a pas caché qu'il voulait présenter un accord avant, de sorte qu'il soit intégré dans le rapport final de la Commission du débat public. La patronne des Verts estime qu'il « n'est pas impossible d'avoir deux contributions avant la fin du débat : une de la région et une de l'Etat ».

Ce n'est pas l'avis de la Commission nationale du débat public. En décembre, elle avait rappelé dans un communiqué qu'elle demandait « à être informée des convergences susceptibles d'aboutir avant la fin des débats afin que ces nouveaux éléments soient intégrés dans les débats en cours ».

Grand Paris : encore un faux départ

18/01/2011

Maurice Leroy, ministre de la Ville, aurait dû présenter demain matin en conseil des ministres une communication sur le Grand Paris. Il y aurait décrit les grands axes de l'accord conclu avec le président de la région Jean-Paul Huchon, sur un grand plan de modernisation des transports en Ile-de-France. Et, main dans la main, Leroy et Huchon auraient tenu conférence de presse commune dans la foulée.

Las, cet harmonieux scénario s'est écroulé aujourd'hui. Il n'y aura pas de communication en conseil des ministres. « Normalement, tout cela aurait dû être plié depuis plus d'une semaine », dit un proche du dossier. Mais dans la majorité régionale, ça coince.

Le président du groupe Front de gauche, Gabriel Massou, a émis hier une critique sur le calendrier précipité. Le protocole « n'a pas été largement débattu », il faut accélérer « sans faire de bêtises »... Plus généralement, « il faut prendre le temps (...) d'aboutir à quelque chose dans les semaines qui viennent ». Le ministre de la Ville, lui, voudrait bien présenter un projet de convergence avant le 31 janvier, date de clôture des deux débats publics. Bref, il ne semble pas disposer de « quelques semaines ».

Autre opposition, celle des écologistes du groupe EELV. Jean-Vincent Placé, vice-président de la région, trouve que Jean-Paul Huchon se précipite un peu vite, comme on peut le lire ici. Quant à Cécile Duflot, présidente du groupe, elle évoque, dans un communiqué, un « passage en force inacceptable concernant le plateau de Saclay ». La mention d'un « métro automatique léger puis à grande capacité » lui paraît être la voie vers un métro souterrain comme l'avait voulu en son temps l'ex-ministre Christian Blanc.

C'est donc la deuxième fois qu'une communication de Maurice Leroy en conseil des ministres est annoncée. Puis reportée. A la région, on pense que le ministre « a sous-estimé ce que représente cette gauche multiple ». Comme le résume un observateur gastronome, « la région, c'est compliqué, c'est lent, il faut faire dégorgé les escargots... »

Transports : Huchon propose sa solution

15/11/2010

Jean-Paul Huchon, président (PS) de la région Ile-de-France a rendu publique ce matin sa proposition de « complémentarité » entre son réseau Arc Express et le projet de métro Grand Paris de l'Etat. Le tout, à vrai dire, sans trop savoir quel ministre en serait le destinataire au moment où il s'adressait à la presse. Mais présenté comme une sortie de l'affrontement par le haut.

« J'ai transmis à François Fillon une lettre dans laquelle j'exprime cette complémentarité, avec une carte et un tableau de financement », a-t-il dit. « Cette carte est une proposition. Maintenant, une proposition, ce n'est évidemment pas une obligation, on peut encore discuter. »

Le président de la région a décrit une fusée à trois étages.

Premier niveau : le cadre juridique. La révision du Schéma directeur d'Ile-de-France, le Sdrif, ayant été retoquée par le conseil d'Etat, aucun tracé d'aucun métro ne peut pour l'instant être inscrit dans ce document de planification. « Tout cela ne se fera pas sans une modification législative de l'article 1 de la loi Grand Paris, dit Jean-Paul Huchon. Nous étions en train de l'étudier avec Michel Mercier », l'ex-ministre en charge du dossier.

A modifier aussi : la maîtrise d'ouvrage du projet. La loi la confie actuellement à la seule Société du Grand Paris, la région veut obtenir une co-maîtrise d'ouvrage pour le Stif.

Deuxième niveau : le rapprochement des projets. Le Syndicat des transports d'Ile-de-France, le Stif, a repris sa copie assez profondément. Aux deux arcs de métro sud et nord qu'il avait proposés au débat public, il en rajoute deux pour boucler la boucle, à l'ouest et surtout à l'est.

Mais la philosophie est assez différente de celle du métro Grand Paris. A l'ouest, il s'agit plutôt de revenir vers les projets de tangentielle en tram-train de la SNCF. Donc de passer plutôt en surface. Et vers le plateau de Saclay, on en resterait à la création d'un bus à haut niveau de service en site propre, sachant que « ça pourrait être une préfiguration pour une infrastructure ultérieure de type tram-train ». Cette solution en deux temps accompagnerait la progression du trafic et serait moins chère dans l'immédiat.

A l'est, en revanche, la région propose de mettre le paquet. D'abord créer un métro assez proche de Paris, avec des interstations de 1,5 kilomètres environ. Deux tracés possibles sont déjà élaborés comme on le voit sur la carte (cliquez pour agrandir).



Mais ce n'est pas tout. Le président de la région propose aussi un « arc grand est » qui passerait par Clichy-Montfermeil. Ce faisant, il se dégage du piège politique assez habile que lui avait tendu Christian Blanc, l'ancien secrétaire d'Etat au développement de la région capitale, en prévoyant d'emblée un passage par cette banlieue déshéritée quand le projet de la région de gauche ne la desservait pas.

Enfin sur la desserte des aéroports, un prolongement de la ligne 14 ou de la ligne 7 serait envisagé vers Orly. Et une reprise publique du projet Charles-de-Gaulle Express, sur laquelle nous reviendrons.

Troisième étage de la fusée : le financement. « Nous, nous avons les moyens de nos ambitions », a affirmé Huchon. Les deux arcs supplémentaires et l'arc « grand est » représentant des dépenses supplémentaires, la région prolongerait son plan de mobilisation de 2020 à 2025. Son calcul est le suivant : 29,55 milliards d'ici 2025 dont 15,6 milliards pour le Stif et la région (qui assurerait 35% de ce montant). L'Etat en serait pour 2,7 milliards (9% du total). Et la région compte sur les augmentations de taxes prévues par le rapport Carrez pour boucler les 10,2 milliards restants.

A la question de savoir si les usagers seraient conviés à participer à la collecte, Jean-Vincent Placé, vice-président (Verts) aux transports et Jean-Paul Huchon, ont répondu qu'ils proposeraient « une augmentation raisonnable ».