

Et si le supermétro du Grand Paris ne voyait jamais le jour ?

(5/12/2011 13:00)

C'est un pavé dans la mare qu'ont jeté, dimanche dans *Le Parisien*, la députée de Paris Annick Lepetit et l'urbaniste Frédéric Léonhardt. « *Rien n'est garanti dans ce Grand Paris* ». Et notamment le supermétro, affirment-ils. La dotation de 4 milliards promise par l'Etat à la société du Grand Paris n'a toujours pas été versée, le financement des gares n'aurait pas été pris en compte. Et les premières difficultés voient le jour sur le terrain dans la perspective du chantier, ce qui alourdirait la facture.

Le tracé du Grand Paris Express avait été officiellement approuvé par un décret publié le vendredi 26 août. Le projet de ce métro automatique en rocade autour de Paris (200 km de voies et 72 gares) doit donner lieu à une première enquête publique en 2012, avec comme objectif une mise en service des premiers tronçons dès 2018. Fin des travaux : 2025.

Les investissements à effectuer d'ici à 2025 s'élèvent à 20,5 milliards d'euros (hors liaison Versailles-La Défense dont la mise en service est repoussée après 2025).

« *La dotation de l'Etat de 4 milliards d'euros, nécessaire pour les premiers travaux et, surtout, pour lever l'emprunt, avait été annoncée pour 2012. Maintenant on parle de 2014* », affirme la députée PS de Paris Annick Lepetit.

Coauteur d'un rapport d'étape sur le Grand Paris, la socialiste exprimait dimanche dans *le Parisien* ses inquiétudes sur le futur métro automatique. « *Nous avons découvert que le financement des gares n'a pas été pris en compte. Le coût estimé est en moyenne de 80 millions d'euros, il y a 72 gares* ».

Georges Bertrand pour l'AMUTC

Une paille, 5,7 milliards d'euros !

Un pessimisme partagé par l'urbaniste Frédéric Léonhardt. Membre d'une des équipes d'architectes qui ont participé à la consultation internationale sur le Grand Paris, il explique dans *le Parisien* pourquoi il ne croit absolument pas à la réalisation du supermétro. En premier lieu, en raison de la solution en souterrain retenue en période de crise de la dette. « *La solution la plus chère, la plus longue à réaliser et surtout la plus risquée* ».

Frédéric Léonhardt observe qu'à Alfortville (Val de Marne), la découverte d'un collecteur d'eau à 30 mètres sous le sol conduira à un surcoût, le supermétro devant passer à 20 mètres. L'urbaniste estime que « **le Grand Paris devrait coûter deux fois plus cher** ».

Comme la députée de Paris, l'urbaniste s'interroge aussi sur les sources de financements. Il estime que la « solution la plus économique et la moins risquée » serait la création d'une dizaine de lignes de super RER, solution deux fois moins cher et pourrait être mise en place progressivement.

Frédéric Léonhardt propose notamment d'améliorer la capacité des RER B et D en reliant par tunnel la Gare de Nord à celle de Lyon, de prolonger la D jusqu'à Roissy.

Georges Bertrand pour l'AMUTC

Ces propositions sont intéressantes, mais ne rendent pas moins utile Arc Express (boucle à proximité de Paris maillant l'ensemble du réseau).

Grand Paris : un projet « irréversible »

AFP Publié le 05/12/2011 à 18:35

Le projet de **Grand Paris** est « désormais irréversible », a déclaré aujourd'hui le ministre de la Ville en charge du projet, **Maurice Leroy**, en réaction à un rapport faisant état d'« incertitudes » dans le financement du projet du Grand Paris Express, futur métro de la région capitale.

« Le Grand Paris est un projet désormais irréversible, le président de la République l'a confirmé à la Défense ce matin », écrit Maurice Leroy dans un communiqué, faisant allusion **au discours prononcé lundi par Nicolas Sarkozy** sur la « modernisation des transports urbains ».

« C'est un investissement d'avenir qui dépasse les échéances électorales et les sensibilités politiques », ajoute le ministre.

Dans un rapport parlementaire présenté fin novembre, les députés Annick Lepetit (PS, Paris) et Yves Albarelo (UMP, Seine-et-Marne) estimaient qu'« il reste des doutes sur le financement » du Grand Paris. « Il n'y a toujours pas de plan de financement consolidé », avait souligné Mme Lepetit. « L'Etat devra le moment venu doter en capital la Société du Grand Paris (SGP, maître d'oeuvre du métro, ndlr) d'un montant de 4 milliards d'euros afin de pouvoir lever l'emprunt, à partir de 2013-14 », avait dit M. Albarelo. « Une incertitude plane à la fois sur le fait de trouver ces 4 milliards en période de réduction de la dépense publique et sur la capacité à lever l'emprunt en période de crise financière », a-t-il poursuivi.

Autre point mis en exergue par les députés : le déroulé des travaux. « La SGP prévoit dix tunneliers creusant en même temps aux quatre coins de l'Ile-de-France. Cette vision n'est pas réaliste », estimait Mme Lepetit.

« Nous affirmons avec Jean-Paul Huchon, président (PS) du conseil régional d'Ile-de-France, que le projet du Grand Paris avance à grands pas », écrit M. Leroy. Le ministre rappelle qu'un accord entre l'Etat, la région et les 8 départements franciliens « a rendu possible un plan d'investissement de 32 milliards d'euros pour les 15 prochaines années, dont 12 milliards d'euros pour la rénovation des lignes existantes », et que « les financements du Grand Paris sont votés ». Le prolongement de la ligne 14 du métro « est sur les rails pour une mise en service en 2017 », « la rénovation des RER A, B, C et D est en marche », « prouve que le Grand Paris se traduit dès à présent par des améliorations concrètes », souligne le ministre. « Les grands projets d'aménagement se concrétisent, portés par l'État et les collectivités », poursuit-il.