

Pour Maurice Leroy, ex-ministre du Grand Paris, « le métro était financé ».

Tandis que les réactions s'enflamment à droite après la découverte de l'absence du milliard de dotation pour la Société du Grand Paris dans les textes budgétaires, entraînant l'UMP à pétitionner contre « l'abandon du projet », l'ancien ministre du Grand Paris Maurice Leroy monte à son tour au créneau. Quoique sur un mode moins énervé. Réagissant à l'annonce d'une expertise en cours, l'ancien membre du gouvernement de François Fillon veut démentir que les investissements de la future rocade de métro automatique aient été sous-évalués et les financements mal bouclés. *« Sur les coûts, nous n'avons rien sous-estimé »*, nous a-t-il déclaré. Interview.

Vous n'appréciez pas que Cécile Duflot, la ministre en charge du Grand Paris, remette à plat le projet du Grand Paris Express ?

J'ai dit à Cécile Duflot que je me tenais à sa disposition mais je n'ai jamais été appelé. Sur cette absence du milliard, j'ai deux interprétations. Soit cette affaire a échappé à Matignon et à l'Elysée - ce qui n'est pas impossible - et alors, c'est un acte manqué qu'il faut établir dans la loi de finances. Ce ne serait pas top mais c'est un moindre mal. Soit c'est une remise en cause plus fondamentale du Grand Paris et là, c'est grave. Ce dossier n'est pas suivi à Matignon à ma connaissance, pas plus à l'Elysée. Cécile Duflot suit davantage le logement. Il n'est pas impossible que son cabinet n'ait pas vu les choses. Cela se répare. Comme madame Duflot a été contrainte de dire que le Grand Paris n'était menacé, *j'en déduis que le projet n'est pas remis en cause.*

Le gouvernement Fillon n'avait pas non plus inscrit le milliard de la dotation dans un budget ?

J'avais pris soin de mettre l'engagement de l'Etat en annexe de l'accord Etat-région du 26 janvier 2011. Nous avons fait voter une taxe spéciale d'équipement et une taxe sur les bureaux qui rapportent 235 millions d'euros par an depuis 2011. Donc, évidemment, la Société du Grand Paris a la capacité de lancer des études. Pour la période 2010-2025, nous avons prévu 5 milliards de taxes plus 12 milliards d'emprunt pour un total de 20,5 milliards. Donc, j'ai demandé un arbitrage et il a été décidé que l'on compléterait avec les 4 milliards de dotation de l'Etat. *J'avais alors dit qu'on allait commencer par mettre 1 milliard pour pouvoir commencer à solliciter l'emprunt.*

Avez-vous omis d'intégrer le coût des correspondances des nouvelles gares avec le réseau existant dans vos calculs ?

Ce n'est pas exact. Tout cela a été appréhendé et financé, même par les équipes de Christian Blanc. Mais sur un projet aussi vaste, qui va représenter 32 milliards d'investissements y compris la remise à niveau de l'existant, ce n'est pas la bonne méthode de dire que les coûts sont sous-estimés.

N'auriez-vous pas dû prioriser le projet plutôt que de vouloir tout lancer en même temps ?

Soyons clair : là aussi, il faut du pragmatisme. Je me suis toujours refusé à dire : on commence là, *parce que celui qui fait ça, il est mort.* La priorisation, elle commence là où les études sont le plus avancées.

Pensez-vous, comme l'UMP, qu'il y a un risque d'abandon du projet ?

Je ne suis pas madame Soleil. Mais si une telle décision est prise, on va rigoler : dans Paris Métropole, il y a deux cents maires et leur engagement n'est pas une question de droite gauche. Je pense d'ailleurs que les maires de gauche sont dans leur responsabilité en alertant leur propre majorité. Quand Patrick Braouezec dit, au nom de Paris Métropole, qu'il y a une impérieuse nécessité d'inscrire le milliard d'euros dans le budget de 2013, je n'ai pas une virgule à changer.

Sybille Vincendon Libé

Grand Paris : Duflot « infirme » des informations sur le déroulé des travaux

05/10 | 15:57 Le Moniteur

Un déroulé des travaux du futur métro Grand Paris Express, objet ces derniers jours de l'inquiétude de nombreux élus d'Ile-de-France, a été infirmé vendredi par la ministre Cécile Duflot, après sa divulgation dans la presse spécialisée.

Ce point sensible chez les élus a fait l'objet mercredi d'une présentation détaillée à Seattle (Etats-unis) lors du congrès de l'American Public Transportation Association (APTA) par Jean-Claude Ziv, professeur au Conservatoire national des arts et métiers (CNAM), dans un document co-signé avec le vice-président de la région IDF en charge des transports, Pierre Serne (EELV), a révélé vendredi Mobilettre, lettre spécialisée dans les transports. Contrairement aux premières informations de Mobilettre, M. Serne n'était pas présent à ce colloque. Il a toutefois reconnu auprès de l'AFP avoir « donné des éléments à M. Ziv qui, en bon universitaire, a co-signé » le document présenté et scénarisé pour « intéresser un public américain peu au fait du dossier ».

« Mon erreur est probablement de ne pas avoir validé ligne à ligne un document où j'apparais comme co-auteur », a admis M. Serne. Ce document, auquel l'AFP a eu accès, fait état d'un « ordre de priorité » de réalisation des travaux, qui place en tête le désenclavement de la partie Est du projet, à l'horizon 2025.

Le reste, et notamment la desserte du plateau de Saclay à cheval sur l'Essonne et les Yvelines, un projet cher à Valérie Pécresse (chef de file de l'opposition régionale UMP), est « reporté après 2025 ».

Cécile Duflot a « infirmé » à l'AFP cet ordre de réalisation, le qualifiant de « réflexions à voix haute dans un cadre universitaire ». Déjà aux prises avec l'inquiétude des élus de tous bords et l'offensive de la droite sur le financement de ce gigantesque projet d'aménagement après la non inscription d'un milliard attendu dans le projet de loi de finances pour 2013, Mme Duflot a tenu « à rassurer pleinement » élus et acteurs de sa « détermination ».

« Ni le tracé, ni l'implantation des gares, n'ont vocation à être modifiés mais il faut valider le budget qui a été visiblement sous évalué (par le gouvernement précédent, ndlr) et travailler sur l'ordre de priorité ainsi que la réalisation du projet lui-même », a déclaré la ministre à l'AFP, soulignant « piloter ce dossier en lien avec le Premier ministre ».

5 octobre 2012

Grand Paris Express : tracé, agenda, vidéos et dernières avancées

Evous.fr

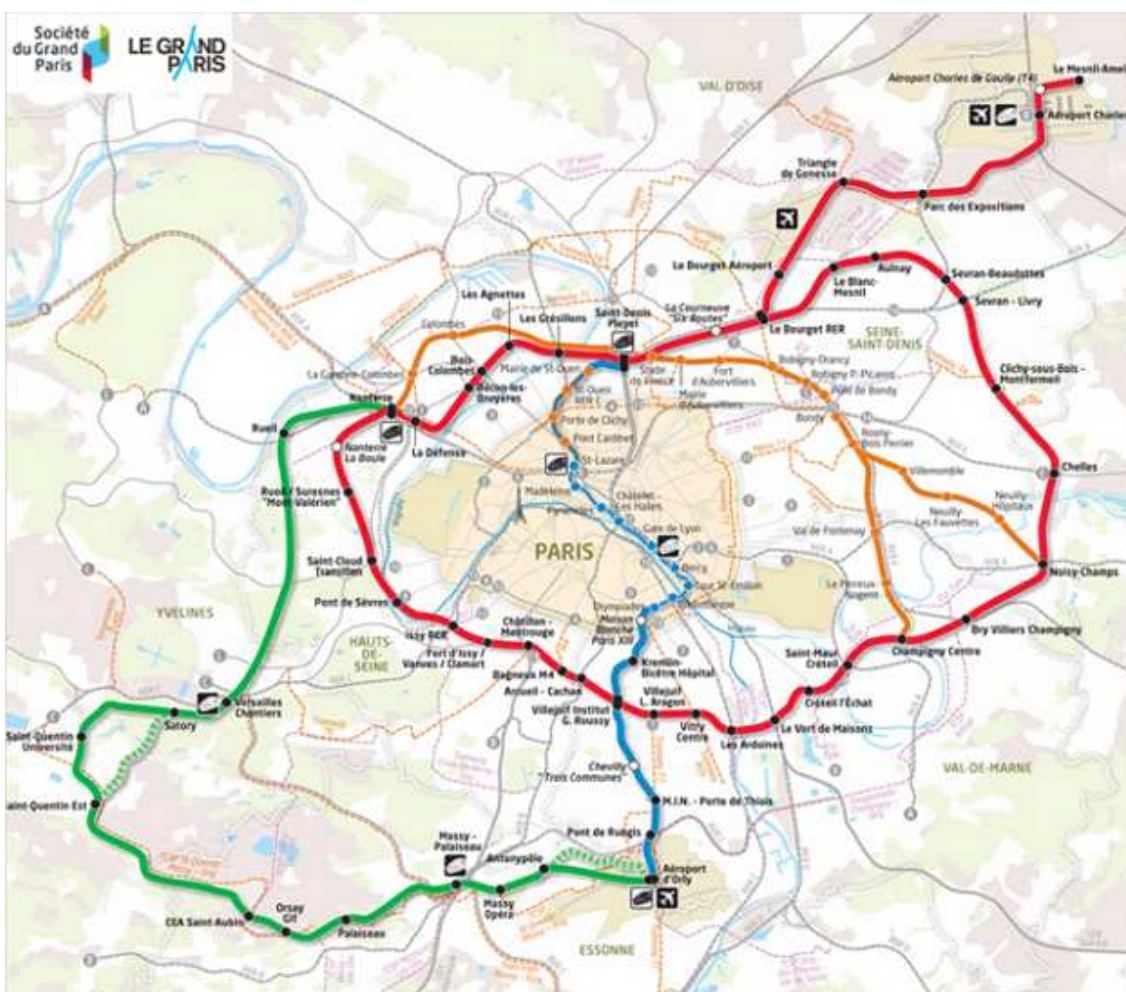
Un projet d'envergure demande du temps. Difficile de s'y retrouver dans le flot d'informations relatives au futur Grand Paris Express. Retrouvez ici le plan du futur métro, le calendrier des travaux, de la mise en circulation et des enquêtes publiques, ainsi que les principales informations relatives à l'avancée du projet.

« Le Grand Paris se fera dans les temps. » La ministre de l'Égalité des territoires Cécile Duflot a rassuré cette semaine sur le financement et le respect du planning quant à la construction du futur métro desservant l'Ile-de-France. Les esprits se sont échauffés suite à la révélation de la non-inscription, par le gouvernement, d'une aide à la Société du Grand Paris dans la loi de programmation budgétaire 2013-2015. Le préfet d'Ile-de-France, Daniel Canépa, avait pourtant estimé les besoins à un milliard d'euros d'ici 2015.

Depuis, la ministre en charge du Grand Paris a donc rassuré son monde. Plusieurs voix, dont Pierre Serne vice-président de la région Ile-de-France en charge des transports, ont par ailleurs expliqué qu'il n'a jamais été question qu'un milliard d'euros soit alloué au grand Paris dans ce budget 2013-2015. Pierre Serne a ainsi affirmé que l'aide à la Société du Grand Paris doit apparaître dans le compte d'affectation des participations d'État. Cette polémique ne se serait donc pas embrasée à cause d'un problème de financement mais plutôt à cause d'un simple quiproquo administratif...

TRACÉ

Pour rappel, le Grand Paris Express, c'est : 4 lignes (bleu, rouge, orange, verte) pour un réseau de 205 km, 72 gares, 3 aéroports connectés. La ligne bleue est l'actuelle ligne 14 de la Râtp prolongée (Saint-Denis / aéroport d'Orly). La ligne verte relie l'aéroport d'Orly à Nanterre en passant par Saclay et Versailles. La ligne orange contourne Paris par le nord de Nanterre à Champigny et Noisy-Champs en passant par Saint-Denis. Enfin la ligne rouge est une longue boucle de 100 km. Elle dessert l'aéroport Roissy Charles de Gaulle, l'est de la Seine-Saint-Denis, les Hauts-de-Seine, le Val-de-Marne, tout en reliant la Seine-et-Marne au réseau (Chelles).



Les deux vidéos ci-dessous, diffusées par la Société du Grand Paris, illustrent assez précisément le futur tracé. La première se limite au tracé, la seconde met en valeur les pôles d'intérêt que le métro reliera. Vous recherchez le plan le plus précis qui soit ? [Cliquez ici pour découvrir le plan détaillé et les cartes relatives à chaque station.](#)

CALENDRIER

Fin 2012. Lancement de l'enquête publique pour la **ligne rouge sud**. Pour cette ligne, la déclaration d'utilité publique doit ensuite intervenir fin 2013.

2014. Lancement des travaux pour la **ligne rouge sud**. Lancement des travaux de **prolongement de la ligne 14 (ligne bleue du grand Paris Express)** sur le tronçon Saint-Lazare/mairie de Saint-Ouen.

2017. Mise en service de la **ligne 14 prolongée jusqu'à la mairie de Saint-Ouen**. **Aucun calendrier n'a été officialisé pour les prolongations jusqu'à l'aéroport d'Orly et jusqu'à Saint-Denis/Pleyel.**

2018. Premières mises en service du Grand Paris Express (hors extension Saint-Lazare/Saint-Ouen). La ligne rouge sud est la première concernée, de façon progressive.

2025. L'objectif de la Société du Grand Paris est de mettre en œuvre l'ensemble des lignes du réseau de façon échelonnée entre 2018 et 2025.

DÉBAT PUBLIC

L'heure est aujourd'hui aux réunions publiques, entamées pour la ligne rouge sud, soit le tronçon allant de Pont-de-Sèvres (92) à Noisy-Champs (93). [Retrouvez ici le calendrier des réunions publiques.](#) L'enquête publique sera lancée à l'issue de cette série de réunions.

Grand Paris : passe d'armes région IDF-Duflot sur le déroulé des travaux

PARIS, 5 oct 2012 (AFP) - [Hier à 13h45](#) – [cBanque](#)

La réalisation du projet du Grand Paris, objet ces derniers jours de l'inquiétude de nombreux élus d'Ile-de-France, a donné lieu cette semaine à une passe d'armes entre la région et la ministre Cécile Duflot, en charge du dossier, sur le déroulé des travaux.

Le vice-président de la région Ile-de-France en charge des transports, Pierre Serne (EELV), a annoncé mercredi, lors d'un colloque aux Etats-unis, le séquençage des travaux du futur métro automatique, a révélé vendredi Mobilettr, une lettre électronique spécialisée dans les transports.

[Mais vendredi, la ministre \(EELV\) du Logement et de l'Egalité du territoire a « infirmé » ces déclarations auprès de l'AFP.](#)

M. Serne, aussi vice-président de l'autorité organisatrice des transports franciliens (Stif), intervenait es-qualité à Seattle au congrès de l'American Public Transportation Association (APTA). Il y a fait une présentation détaillée du Grand Paris Express, et notamment de la partie la plus attendue en France : l'ordre de priorité de réalisation des travaux, qui place en tête le désenclavement de la partie Est du projet, notamment la Seine-Saint-Denis.

Il s'agit, dans l'ordre, de la partie sud de la ligne rouge, puis de la partie nord-est de cette même ligne à l'exclusion du prolongement vers l'aéroport Charles-de-Gaulle, et enfin de la ligne orange ainsi que l'extension de la ligne 14, qui devraient être achevées en 2025.

Le reste, et notamment la ligne verte qui doit desservir le plateau de Saclay à cheval sur l'Essonne et les Yvelines, un projet cher à Valérie Pécresse (chef de file de l'opposition régionale UMP), est « reporté après 2025 », selon un document auquel l'AFP a eu accès.

Seulement Cécile Duflot a « infirmé » à l'AFP l'exactitude de ce schéma, qualifié de « réflexions à voix haute dans un cadre universitaire ».

Déjà aux prises avec l'inquiétude des élus de tous bords et l'offensive de la droite sur le financement de ce gigantesque projet d'aménagement après la non inscription d'un milliard attendu dans le projet de loi de finances pour 2013, Mme Duflot a tenu « à rassurer pleinement » élus et acteurs de sa « détermination » : « ma responsabilité est de garder le cap et le calme ».

« Ni le tracé, ni l'implantation des gares, n'ont vocation à être modifiés mais il faut valider le budget qui a été visiblement sous évalué (par le gouvernement précédent, ndlr) et travailler sur l'ordre de priorité ainsi que la réalisation du projet lui-même », a déclaré la ministre à l'AFP, soulignant « piloter ce dossier en lien avec le Premier ministre ».

[La ministre écologiste a rappelé qu'elle attendait le rapport de la mission Auzannet pour « la fin du mois », et que « d'ici fin année, début 2013, les choses seront tout à fait calées ».](#)

« Il n'y a aucun séquençage secret. Les réflexions portent aujourd'hui encore sur une dizaine de scenarii envisageables », a affirmé Mme Duflot. « En revanche les critères de priorités restent les mêmes qu'annoncés en juin : nombre d'habitants concernés, volonté de désenclavement des territoires ».