

## Le financement du prolongement de la ligne 14 bientôt voté, les Hauts-de-Seine épinglés

| 13/11/2012 | 15:03 | **Transport et infrastructures**

**La convention de financement pour prolonger la ligne 14 du métro et ainsi désaturer la ligne 13 devrait être adoptée le 22 ou le 23 novembre, a annoncé mardi 13 novembre le vice-président de la région Ile-de-France en charge des transports, Pierre Serne (EELV), qui a dénoncé le refus des Hauts-de-Seine de payer leur part.**

La convention de financement de la ligne 14 qui sera prochainement adoptée en séance plénière par la région Ile-de-France porte sur 1,4 milliard d'euros, financés à 38% par la région, 30% par la Société du Grand Paris (SGP), 20% par la Ville de Paris, et normalement 3% pour les Hauts-de-Seine et 3% pour la Seine-Saint-Denis.

Si le département populaire de l'est parisien, exsangue financièrement, fait l'effort d'assurer sa part, le département des Hauts-de-Seine "refuse de financer la sienne en faisant du chantage pour peser sur d'autres arbitrages" comme l'ordre de priorité des futurs travaux du Grand Paris Express, a déploré le vice-président de région en charge des transports, Pierre Serne lors d'une conférence de presse.

La convention peut tout de même être présentée "grâce à la bonne volonté de la SGP, qui avance l'argent des départements", a souligné M. Serne.

Les 5,8 km de prolongement et les quatre nouvelles stations vers le nord pour relier la mairie de Saint-Ouen sont "le premier tronçon réel du Grand Paris Express que nous lançons", a souligné l'élu écologiste. Les travaux doivent débuter début 2013.

Cette ligne 14, quand elle sera aussi prolongée vers l'aéroport d'Orly au sud (à l'horizon 2020) et vers Saint-Denis-Pleyel au nord (horizon 2025), sera la "clé verticale du Grand Paris Express", a insisté Jean-Paul Huchon, président PS de la région, levant ainsi les interrogations quant à un éventuel abandon de l'extension au sud.

### Commentaires de l'AMUTC

Huchon répond au futur rapport Auzannet, qui préconiserait l'abandon de la prolongation de la ligne 14 jusqu'à Orly, avant même qu'il ne soit publié !

Selon les études, la ligne 13 serait allégée de plus de 20% avec le prolongement de la 14. Pour anticiper l'afflux de voyageurs sur la 14, 145 millions d'euros seront consacrés à l'adaptation des stations existantes pour absorber une montée en puissance estimée entre 30.000 et 40.000 voyageurs en heure de pointe.

## Prolongement de la ligne 14 : la Société du Grand Paris fait une avance

**La convention de financement pour prolonger la ligne 14 du métro parisien vers Saint-Ouen devrait être adoptée le 22 novembre 2012. La Société du Grand Paris va avancer la part des départements des Hauts-de-Seine qui refuse pour l'instant d'apporter son écot et de la Seine-Saint-Denis, en proie a des difficultés budgétaires.**

Ce prolongement de 5,8 kilomètres avec quatre nouvelles stations sur la ligne 14 est le premier maillon du Grand Paris express. Il a été déclaré d'utilité publique en octobre 2012. Sa construction, dont le coût est estimé à 1,5 milliard d'euros, sera financée à hauteur de 38% par la région, 30% par la Société du Grand Paris (SGP), 20% par la Ville de Paris, 3% pour les Hauts-de-Seine, et 3% pour la Seine-Saint-Denis.

La signature de la convention de financement de ce prolongement aura bien lieu le 22 novembre 2012 malgré les difficultés budgétaires de la Seine-Saint-Denis et la mauvaise volonté des Hauts-de-Seine "qui ne veulent plus participer au financement" a indiqué Pierre Serne, vice-président de la région Ile-de-France en charge des transports.

Pour l'élu écologiste, ce département "fait du chantage pour peser sur d'autres arbitrages" comme l'ordre de priorité des futurs travaux du Grand Paris Express, la double boucle de métro automatique. Une situation d'autant plus déplorable selon Pierre Serne, que ce prolongement va aussi avoir pour effet une désaturation de la ligne 13 du métro, "la plus chargée du réseau parisien" empruntée chaque jour par des milliers d'habitants des Hauts-de-Seine.

Ce manque sera compensé "grâce à la bonne volonté de la SGP qui avance l'argent des départements", s'est toutefois réjoui l'élu.

145 millions d'euros (sur 1,5 milliard) seront consacrés à la mise aux normes de plusieurs stations actuelles de la ligne, pour accueillir des rames de huit voitures au lieu de six actuellement. "Un chantier complexe pour la RATP", a souligné Pierre Serne, même s'il ne concerne pas la structure même des stations dont la longueur est prévue depuis l'origine pour huit voitures.

Jean-Paul Huchon, président de la région capitale, a par ailleurs confirmé que la ligne 14 serait également prolongée vers le Sud à Orly (horizon 2020) faisant de la ligne 14 la "clé verticale du Grand Paris Express."

**Robert Viennet**

**Mobilicités 13 novembre 2012**

## Le financement pour la nouvelle ligne 14 sur les rails

Metro Créé 13-11-2012 14:41 | Mis à jour 13-11-2012 20:16



Les nouvelles stations seront mises en service en 2017. Photo : Région Ile-de-France

**METRO - La Région Ile-de-France présentait aujourd'hui ses orientations budgétaires pour 2013, avec un investissement de 500 millions d'euros pour le prolongement de la ligne 14 jusqu'à la Mairie de Saint-Ouen. La convention de financement sera soumise au vote les 22 et 23 novembre.**

"C'est pas forcément glamour et paillettes, mais c'est l'avenir et c'est ce qui compte", a souligné avec humour Jean-Paul Huchon, président du conseil régional d'Ile-de-France, lors de la présentation de son budget pour 2013. En plus de l'éducation, de la formation et de l'emploi, c'est l'un des projets phares de la Région qui a été précisé aujourd'hui : le financement à hauteur de 567,5 millions d'euros du prolongement de la ligne 14. Un rallongement qui permettra de mettre fin au cauchemar des Franciliens qui empruntent la ligne 13.

### Quatre nouvelles stations pour 2017

Malgré sa douce couleur bleu ciel sur les plans de métro, cette ligne qui va de Châtillon-Montrouge à Saint-Denis - Université brasse en effet chaque jour 610.000 voyageurs. Avec les quatre nouvelles stations de la ligne 14 mises en service en 2017, soit 5,7 kilomètres supplémentaires, la région espère transférer une partie du flux sur la ligne violette. La 14 pourra alors transporter 40.000 personnes contre 30.000 aujourd'hui, en heure de pointe.

Si le coût total du prolongement vers la Mairie de Saint-Ouen est d'1,4 milliards d'euros, la Région prend en charge près de la moitié. Pour le réaménagement des stations, elle investit notamment 145 millions d'euros. Au total elle finance 38% du projet, 30% sont également pris en charge par la Société du Grand Paris (SGP), le prolongement de la ligne au Nord étant un enjeu primordial du Grand Paris.

## Premier tronçon du Grand Paris Express

"C'est le premier tronçon réel du Grand Paris Express", s'est en effet enthousiasmé Pierre Serne, vice-président (EELV) de la Région Ile-de-France en charge des transports. Le projet sera donc aussi financé à 20% par la Ville de Paris, et normalement 3% pour les Hauts-de-Seine et 3% pour la Seine-Saint-Denis. Il prévoit la construction d'une rocade autour de la capitale, facilitant notamment les déplacements entre banlieues. Seulement voilà : les Hauts-de-Seine menaceraient de ne pas prendre part financièrement au projet.

C'est du moins ce que dénonçait ce matin Pierre Serne, le département "refuse de financer la sienne (sa part, ndlr) en faisant du chantage pour peser sur d'autres arbitrages", a-t-il révélé. La région fait état d'un courrier de Patrick Devedjian, président du conseil général des Hauts-de-Seine, allant dans ce sens. Le conseil général réclame notamment une liaison La Défense-Roissy à Pleyel dans le cadre du Grand Paris et l'abandon d'un éventuel prolongement de la ligne 13 vers Stains. En attendant que la situation se débloque, c'est la Société du Grand Paris qui a avancé la part, soit 40 millions d'euros.

La ligne 14 devrait aussi être prolongée au Sud, vers l'aéroport d'Orly mais à l'horizon 2020. Pierre Serne a ainsi réaffirmé la volonté de la région de prolonger ce tronçon, face à l'inquiétude de certains élus. La convention de financement sera soumise au vote lors de la séance plénière du conseil régional des 22 et 23 novembre.



La ligne 14 comptera quatre nouvelles stations.

### Commentaires de l'AMUTC

Ce prolongement de la ligne 14 **n'est pas** le premier tronçon réel du Grand Paris Express. Il ne comprend aucune correspondance avec la ligne rouge ! **Il s'agit d'un projet bien antérieur au GPE**, c'est pourquoi la DUP a pu être signée au moins un an avec celle de la ligne rouge sud (si elle est signée, ce qui est loin d'être sûr). Ce projet a pour fonction de désaturer la ligne 13 du métro. Il sera, peut-être, intégré un jour à un axe St Denis-Orly... mais c'est une autre histoire...

## « Pôle métropolitain parisien » : Delanoë pour un mécanisme contraignant

| 13/11/2012 | 15:07 | **Etat et collectivités**

**Le maire PS de Paris Bertrand Delanoë est favorable à ce que la future structure de gouvernance du Grand Paris soit compétente en matière de logement, et puisse s'imposer sous certaines conditions aux communes.**

Des discussions ont actuellement lieu entre le gouvernement et les collectivités autour de la création d'un "Pôle métropolitain parisien", qui permettrait de mettre en oeuvre des politiques à l'échelle de la métropole. Une réunion est prévue le 20 novembre entre la ministre de la Réforme de l'Etat Marylise Lebranchu et le syndicat Paris Métropole, qui regroupe plus de 200 collectivités du coeur de l'agglomération.

L'un des principaux sujets de discussion concerne l'attribution à ce pôle de compétences en matière de logement.

Un autre débat est de savoir si l'appartenance des collectivités à cette instance doit se faire sur la base du volontariat ou être rendue obligatoire par la loi. La question est importante, notamment au regard du logement : de nombreux élus soulignent qu'aucune politique cohérente en la matière ne pourra être mise en oeuvre à l'échelle de la métropole si certaines communes peuvent y déroger.

Une position de compromis a été élaborée, permettant d'articuler volontariat et contrainte, sur le modèle de ce qui existe pour les intercommunalités.

Il s'agirait de permettre l'extension à tout le territoire de la métropole des compétences du "pôle métropolitain parisien", à partir du moment où un certain pourcentage de la population et des collectivités en feraient partie.

Bertrand Delanoë a exprimé son soutien à cette position lors d'un déjeuner avec la presse lundi. "Que la compétence logement soit au pôle métropolitain ou à l'autorité du logement, il faut que les adhésions ne soient pas facultatives, qu'elles soient fixées par la loi", a-t-il déclaré.

Il a aussi dit trouver "plus simple" que ce pôle ait la compétence logement, plutôt que de la confier à une instance distincte.

Selon les hypothèses de travail que la Ville défend auprès de ses partenaires, le périmètre de base du Pôle métropolitain serait celui de Paris Métropole. En seraient membres les communes du territoire mais aussi en tant que tels les départements et la région. Outre le logement, ce pôle pourrait être compétent en matière d'hébergement d'urgence et de protection de l'environnement.

## Le Grand Paris à la loupe des urbanistes

[mardi 13 novembre 2012 - 23:50] Nonfiction.fr



Grand Paris : Sortir des illusions, approfondir les ambitions

Jean-Pierre Orfeuill, Marc Wiel

Éditeur : Scrineo Editions

**Résumé : Une analyse caustique et rigoureuse du projet "Grand Paris", un plaidoyer pour une autre réflexion métropolitaine**

### Commentaires de l'AMUTC

Une lecture incontournable pour tous ceux qui s'intéressent au métro du Grand Paris

Cet ouvrage s'appuie sur un parti pris : une fois qu'une décision est prise, surtout si elle apparaît contestable, rien n'empêche de continuer à penser, à proposer, bref, à peser sur le devenir d'un projet. **Aussi, les auteurs nous invitent-ils à revisiter la pertinence du projet de métro autour de Paris et des prolongements "urbanistiques" que celui-ci connaît avec les contrats de développement territorial.** Un prisme d'analyse est privilégié : la qualité de vie des millions d'usagers des différents réseaux de transport d'Ile-de-France. Pourquoi réinterroger ce projet ? Parce qu'un simple regard sur les expériences passées de grands projets nous apprend comment ceux-ci peuvent évoluer au gré des circonstances, notamment financières.

Le livre est écrit à quatre mains : celles de Jean-Pierre Orfeuil, professeur d'urbanisme et spécialiste des transports, et celles de Marc Wiel, directeur de l'agence d'urbanisme de Brest pendant 20 ans, aujourd'hui consultant et chercheur. Trois parties composent l'ouvrage : un récit de la prise de décision autour du projet du Grand Paris ; une analyse des enjeux de mobilité suivie de propositions ; enfin, une réflexion sur les mécanismes de "production de la ville". La première partie est partagée par les deux auteurs qui se prennent ensuite en charge chacune des deux dernières.

La première partie est le récit des différentes décisions qui ont conduit à une loi sur le Grand Paris, votée en juin 2010, puis en janvier 2011, suite à un accord partiel entre la Région et l'Etat sur le réseau du Grand Paris Express. Par-delà le vaudeville politique, les auteurs pointent un aspect sûrement moins connu, et peut-être plus inquiétant, de l'histoire de ce projet. **Ce projet, pourtant estimé à plus de 25 milliards d'euros, s'appuie sur des études préliminaires très frustrées, que ce soit pour évaluer l'économie interne du projet, la dérive potentielle des coûts et la clientèle future.** Les auteurs ne tranchent pas pour déterminer si cette évaluation approximative des projets, qui était tout à fait patente dans l'ouvrage rédigé par Christian Blanc en 2011, est le résultat de l'ignorance ou de la ruse. En tout cas, les lecteurs pourront enrager de découvrir que les justificatifs à apporter à la dépense publique sont parfois inversement proportionnels à l'ampleur de son montant.

La deuxième partie de l'ouvrage dresse un tableau des enjeux de mobilité. Elle s'arrête sur les questions oubliées, notamment la place de l'automobile dans le fonctionnement métropolitain, assez souvent passé sous silence, **comme si le déni valait vertu écologique.** Elle se clôt par différentes propositions. Certaines sont simples et séduisantes telles qu'instaurer une prime significative obligatoire pour les salariés qui optent pour la marche à pied ou le vélo, alors que seuls les utilisateurs des transports collectifs sont aidés par leurs employeurs. Beaucoup de propositions sont orientées vers l'amélioration du réseau existant (installation de portes palières sur les lignes de métro, instauration de lignes express en heure de pointe pour les métros, multiplication de l'offre sur le RER en abandonnant le systématisme des services "en diamétral" qui traversent Paris, etc.). **Utiliser d'abord l'existant et privilégier toujours la proximité plutôt que d'inciter à un accroissement des distances** : tels sont les deux principes qui traversent l'ensemble des propositions et des critiques des projets actuels.

La troisième partie est centrée sur l'urbanisme, ou plutôt sur les interactions entre le développement urbain et les mobilités. Marc Wiel dresse une utile mise au point sur certaines "facilités" de la pensée urbanistique contemporaine : la densité autour des gares, la promotion du logement social et le développement du transport collectif ne suffiront pas, à eux seuls, à répondre aux enjeux complexes d'une ville plus durable. L'auteur pratique donc l'art du contre-pied et celui-ci est parfois acrobatique. Le lecteur aimerait que les propositions multiples de l'auteur soient davantage contextualisées pour imaginer leurs traductions concrètes, notamment sur la question foncière. Peut-être dans un livre à venir ? Parmi toutes les propositions, nous pouvons en retenir une, qui va à contre-courant de cinquante ans de planification régionale : **l'unification du marché de l'emploi francilien ne devrait plus être l'objectif – parfois implicite – de l'aménagement régional.** Voici de la matière à penser pour une réflexion pluridisciplinaire sur le devenir des métropoles.

Cet ouvrage fournit différentes propositions mais non un schéma global : il invite à ouvrir, pour le Grand Paris, un grand débat ou plutôt, de multiples débats sur des sujets aussi variés et conflictuels que le statut des entreprises de transport collectif, la place des deux-roues, le partage de l'espace public, la captation des plus-values foncières, le financement des transports.

Xavier DESJARDINS

## Le Grand Paris donnera du souffle à l'agglomération

Jila Varoquier | Publié le 14.11.2012, 07h00 Le Parisien



Dans le cadre du contrat de développement territorial, les rives de Seine, dans la ZAC Seguin à Boulogne bénéficieront d'une réhabilitation.

Le premier projet de contrat de développement territorial, censé accompagner les développements liés à l'arrivée des gares du Grand Paris Express, est officialisé.

Hier, les sept maires des communes du Grand Paris Seine Ouest (GPSO)\* ont signé...

### Commentaires de l'AMUTC

Une belle illustration de comment le GPE va encore accentuer les déséquilibres entre Est et Ouest.