

## Grand Paris : les sujets qui fâchent encore

**Pour la deuxième fois en cinq mois, mardi 10 mai, Jean-Paul Huchon et Maurice Leroy ont signé un [accord total sur le Grand Paris](#). Courage politique, sens de la synthèse et de l'anticipation stratégique : les compliments n'ont pas manqué pour qualifier l'accord préalable au futur document de synthèse. Mais l'affichage ne saurait masquer le fait que plusieurs décisions sont contestées, et, plus graves, qualifiées d'inopérables par les spécialistes du secteur. Voici les grands sujets qui fâchent, identifiés par Mobilettrre.**

### 1. Le partage de la maîtrise d'ouvrage entre SGP et Stif est-il réaliste ? Avec quelles règles de fonctionnement ? Comment les problèmes de gouvernance vont-ils être réglés ?

La SGP ne voulait pas de l'Arc Est ? C'est le Stif qui en assurera la maîtrise d'ouvrage... avec 2 milliards en provenance de la SGP. Le prolongement de la ligne 14 ? Le Stif pilotera, mais la SGP mettra 30% du coût. Ailleurs, la SGP sera le principal maître d'ouvrage, et s'est d'ailleurs déjà lancée dans des procédures de préparation des marchés publics. Tout cela est-il bien cohérent ? Des acteurs du dossier parlent d'un Yalta à Paris, ou même d'« enfumage ». « La SGP est déjà sûre de son fait, à l'abri de la loi, et n'entend guère composer ; le Stif est l'autorité organisatrice, mais ses recommandations techniques sont souvent ignorées par la SGP. Comment espérer que les deux vont coopérer sur des dossiers concrets ? », s'exclame un élu. Une convention doit justement préciser les relations entre les deux organismes, Jean-Paul Huchon souhaitant que la SGP prenne systématiquement en considération les avis de l'autorité organisatrice. « C'est déjà le cas, ironise-t-il. Le Stif avance des arguments, par exemple sur la longueur des quais, les tracés ou les études de trafics, et la SGP les ignore... ».

*Gilles Carrez esquisse une solution de bon sens, destinée à éviter bisbilles, pertes de temps, d'efficacité... et d'argent public*

Alors, pourquoi ne pas faire les choses plus simplement, une SGP maître d'ouvrage dotée des financements nécessaires, le Stif autorité organisatrice compétente et maître des conditions d'exploitation ? Gilles Carrez, rapporteur de la Commission des Finances à l'Assemblée nationale, a d'ailleurs essayé d'imaginer il y a quelques mois la future gouvernance du Grand Paris : un rapprochement des deux structures, avec un conseil d'administration commun et pourquoi pas, une présidence tournante. L'esquisse d'une solution de bon sens, destinée à éviter les bisbilles, les pertes de temps, d'efficacité... et d'argent public. Car déjà les éléments d'une guerre de position sont en place. Marc Véron est de plus en plus accusé de faire cavalier seul, dans une sorte de remake de la méthode Christian Blanc. Le Stif tente de tenir bon sur sa ligne d'expertise techno. La RATP s'adapte comme elle peut à une donne très mouvante (lire plus loin). La SNCF essaie de revenir dans le dossier... Manifestement, une clarification des rôles de chacun est nécessaire. Le pouvoir politique pourrait décider de cette intervention-là, mais osera-t-il privilégier le nettoyage de fond aux accords politiques de surface et aux changements de casting ? Rien n'est moins sûr.

### 2. La rupture de charge à Pleyel est-elle la bonne ?

C'est l'un des sujets chauds réglés par l'accord Leroy-Huchon : la ligne 14 n'ira pas jusqu'à Roissy, il faudra une rupture de charge pour relier le centre de Paris au premier aéroport européen. C'est une mauvaise nouvelle pour la RATP, et une bonne pour la SNCF qui a opportunément remis CDG Express sur le bureau du ministre Leroy, alors que plus grand monde n'y croit, y compris Vinci. Surtout, le choix de privilégier de fait une liaison La Défense-Roissy (pour les hommes d'affaires) au détriment d'un Paris-Centre-Roissy (pour tous les autres) fait question. Qu'en pense Pierre Graff, interrogé par Mobilettrre ? « Je n'ai pas à commenter une décision de ce genre, et je ne suis pas un technicien, explique-t-il. Je préférerais la solution initiale de Christian Blanc, les deux lignes venant de La Défense et de Paris qui se réunissaient à Pleyel pour aller ensuite à Roissy. Mais on me dit que c'est impossible. Alors je me réjouis à l'idée que nous aurons dans dix ans des infrastructures sans commune mesure avec celles d'aujourd'hui ». Et Pierre Graff de réclamer, surtout, deux gares à Roissy en surface, et de se féliciter des nouvelles perspectives pour l'aéroport du Bourget... Pierre Mongin, lui, a décidé de faire bonne figure. Artisan d'un lobbying très actif pour une ligne 14 d'un seul tenant entre Orly et Roissy, il surmonte sa vive déception du moment et positive, préférant énumérer pour Mobilettrre les bonnes nouvelles : « Je suis très satisfait du financement assuré du prolongement de la ligne 14 jusqu'à Saint-Ouen, qui va permettre de désengorger durablement la ligne 13 du métro. J'enregistre aussi, sur la question du droit de la RATP à poursuivre l'exploitation, qu'il n'y a plus de contestation possible sur la nature indiscutable du prolongement : c'est donc bien la RATP exploitera cette ligne 14, d'Orly à Pleyel ». Quant à Bertrand Delanoë, le maire de Paris, le seul qui aurait pu peser pour une desserte directe de Roissy, il semble aux abonnés absents sur ce dossier...

On attend avec intérêt les épisodes à venir. Le conseil de surveillance de la SGP, le 26 mai ; la réaction de la CNDP, qui verrait d'un mauvais œil une modification trop forte des conclusions du débat public ; l'adoption d'un schéma d'ensemble, avant l'été. Autant de rendez-vous qui ne peuvent plus supporter les hésitations ou les à-peu-près.

## Le Grand Paris contre le RER D ?



« 25 milliards d'euros pour le Grand Paris, seulement 500 millions pour le RER D... Vous trouvez ça normal ? Nous, non ! ». Jeudi 19 mai, en 4<sup>e</sup> de couverture du Parisien, Manuel Valls et Nicolas Dupont-Aignan appellent à signer une pétition pour l'amélioration de la ligne D, et réclament 2,5 milliards pour améliorer les choses sur la ligne D.

Rémy Pradier, président de l'association SaDur qui rassemble les usagers du RER D, ne veut même pas évoquer les éventuelles arrières-pensées électorales des deux poids moyens de la vie politique française. Pour lui, l'essentiel est que ces personnalités soutiennent l'action de SaDur... et que les budgets des communautés d'agglomération du Val d'Yerres et d'Evry Centre Essonne règlent l'insertion publicitaire dans le Parisien ! « Ça ne me dérange pas que les politiques s'appuient sur nous. L'association existe depuis 2007 et il est très difficile de se faire entendre. Nous ne sommes pas des professionnels du transport public, et même lorsque nous parvenons à rencontrer les élus, le Stif ou les responsables de la SNCF ou de RFF, nous n'avons jamais la garantie que la personne soit effectivement décisionnaire ou puisse agir sur la globalité du problème ».

### Près de 20% d'irrégularité en 2010

Le RER D, c'est un peu l'équivalent de la ligne 13 en grande couronne parisienne. Synonyme de galère, de trains supprimés et de retards chroniques pour les utilisateurs quotidiens, la ligne a battu son record d'irrégularité en 2010, avec un taux proche de 20%. Pour SaDur, qui se démarque en cela des prises de position des députés Valls et Dupont-Aignan, il faudrait en fait doubler le budget alloué à la remise à niveau du RER D dans le cadre du plan de mobilisation régional, pour atteindre 1 milliard d'euros. Car du fait de l'urbanisation croissante, « la ligne accueille 20.000 personnes supplémentaires par an, soit l'équivalent de 10 trains complets », poursuit Rémy Pradier, pour qui les effets de désaturation engendrés par la mise en service du futur métro automatique ou du tram-train Massy-Evry ne suffiront pas à désengorger la D. « Le matin, les trains sont pleins à Brunoy et à Juvisy », c'est-à-dire quasiment dès les extrémités de la ligne.

Ce ras-le-bol des voyageurs de grande couronne, qui s'organisent et vont même jusqu'à pratiquer des « grèves de titre de transport », rappelle l'urgence d'agir maintenant, et surtout de le faire savoir. Le projet de métro automatique de Grand Paris occupe une place médiatique en rapport avec ses dimensions hors normes, ce qui occulte par ricochet le travail effectué et programmé sur le reste du réseau. Mais quand les conditions de transports des 600.000 personnes qui empruntent le RER D tiennent chaque jour du parcours du combattant, il est bien difficile de les convaincre que tout est entrepris pour améliorer leur confort.

#### **Articles sur le même sujet :**

- [Ile-de-France: fronde contre la zone unique](#)
- [Grand Paris : premières leçons d'un miracle](#)
- [Grand Paris : les sujets qui fâchent encore](#)
- [Grand Paris: Huchon et Leroy accélèrent](#)
- [Grand Paris : après les accords de principe, la bataille du pouvoir](#)