

Christian Favier s'inquiète pour le Grand Paris Express

Publié le 5 décembre 2012 par C.Dubois 94Cotoyens.com

Chaque jour qui se rapproche de la remise officielle du rapport de Pascal Auzannet, destiné à chiffrer précisément le projet de métro périphérique Grand Paris Express, et à le séquencer en étapes de réalisation... et financement, inquiète davantage les élus locaux.

Dans une déclaration de ce jour, le président du Conseil général du Val de Marne, Christian Favier, témoigne de l'agacement suscité par cette attente, alors qu'en parallèle s'esquisse le projet d'un nouveau pôle métropolitain dédié à l'Ile de France :

« A l'heure des choix, je tiens à souligner qu'il ne peut y avoir de métropole sans métro. Cela peut paraître une évidence, mais cela va mieux en le disant. En effet, comment parler de gouvernance si le projet prioritaire intéressant concrètement les 9 millions d'habitants que compte cette zone dense ne peut disposer des moyens nécessaires à sa réalisation ?

Commentaires de l'AMUTC

Oui, la Région a besoin d'un réseau de transport efficace. Mais cela ne justifie pas de gaspiller les fonds dans des infrastructures surdimensionnées. Il n'est pas vrai que les ressources soient illimitées : 20 milliards c'était énorme (et déraisonnable). 30 milliards, maintenant ? Qui va payer ? La contribution de l'Etat va-t-elle passer de 4 à 6 milliards, alors que ce dernier est incapable de tenir ses engagements initiaux ? Revenez sur terre. Soyez courageux. Mettez l'argent là où il est le plus utile pour les usagers...

Le Grand Paris Express ne souffre aucunement d'un quelconque déficit de gouvernance. Les délais initialement prévus pour les études et la concertation sont tenus. Des dizaines de milliers d'habitants ont participé aux réunions publiques pour dire leur attente et leur espoir de voir enfin se réaliser un métro reliant les différents territoires de banlieue entre eux sans passer par la capitale. Les ingénieurs sont l'arme au pied, prêts à lancer le chantier.

Commentaires de l'AMUTC

- 1) Oui les délais sont tenus ! Jusqu'à présent (voir l'avis défavorable de l'autorité environnementale, aucune importance ?) ! Mais à quel prix ? Oui des dizaines de milliers de citoyens ont donné leur avis jusqu'à janvier 2011. Orbival a été exemplaire, a joué un rôle essentiel pour faire accepter la rocade sud. Mais depuis le 26 janvier 2011, c'est circulez, il n'y a rien à voir ! Les usagers et les habitants sont totalement hors circuit. Ils peuvent donner leur avis sur l'emplacement des sorties des gares et sur celui des trémies pour le tunnelier. Pour le reste, pour le tracé des lignes et l'optimisation du service rendu aux usagers, **ce n'est pas négociable** ! Vous êtes hors sujet ! On n'est pas là pour parler de cela ! On ne doit pas changer une virgule au texte sacré, l'accord du 26 janvier 2011 pris sans même attendre la conclusion du débat public, au mépris de toute démocratie, dans un esprit opposé à ce qui ressortait du débat (nécessité d'améliorer les liaisons de banlieue à banlieue.
- 2) Non le GPE ne contribue que faiblement à l'amélioration des liaisons de banlieue à banlieue. Il concrétise au contraire l'abandon de la rocade de proche banlieue remplacée par une « ligne rouge » au tracé improbable. On découvre peu à peu qu'en fait de boucle on va avoir trois ou quatre tronçons mis bout à bout, avec changement obligatoire (comme les lignes 2 et 6 dans Paris, qui ne bouclent pas). Et maintenant on évoque la suppression pure et simple d'une partie essentielle de la boucle, le lien entre Champigny et Rosny. Et Auzannet proposerait de réduire la longueur des rames entre Champigny et Le Bourget, ce qui est logique puisque ce lien sera bien moins fréquenté !

Dans ce contexte, l'absence d'inscription du milliard d'euros nécessaire en loi de finance pluriannuelle, les fuites organisées autour du rapport Auzannet interrogent légitimement quant à la volonté de l'Etat de réaliser le projet dans les délais et selon le programme prévus. Pourtant combien de projets d'intérêt général sont portés avec une telle unanimité des élus et un soutien général de la population ? »

Commentaires de l'AMUTC

L'Etat ne peut pas tout. Comme le dit Jean-Paul Huchon, on savait « depuis le début » que l'enveloppe annoncée était fictive. Déjà 20 milliards, on avait du mal à y croire, alors 30 ! **Il est parfaitement clair que le projet ne sera réalisé ni dans les délais prévus ni selon le programme prévu** (ce dernier point est heureux). Cessons les incantations, mettons nous autour d'une table, définissons (avec les usagers et les habitants, s'il vous plaît) les priorités, adaptons les investissements aux besoins réels et actuels.

Dix milliards d'euros de surcoût pour le projet du Grand Paris Express

Par Elodie Vallerey - Publié le 05 décembre 2012, à 11h28



Le président de la Région Île-de-France, Jean-Paul Huchon, a confirmé la hausse du budget global du projet, censé entrer en service en 2018.

L'ardoise du "supermétro" automatique régional risque d'être salée. Jean-Paul Huchon a ainsi confirmé le 4 décembre un surcoût de 10 milliards d'euros obligeant un étalement des travaux, comme le rapporte l'AFP.

"Bien sûr qu'on sait que cette opération sera fatalement plus coûteuse, on le sait depuis le début", a confié le patron de la Région Île-de-France lors de son audition devant la commission du Développement durable de l'Assemblée nationale le 4 décembre.

Jan-Paul Huchon a évoqué un montant *"qui risque d'être de l'ordre de 30 milliards au lieu de 20 milliards"*. Selon lui, *"une grande partie"* des surcoûts concernent *"les interconnexions, les nouvelles gares"*.

Inscrit dans le cadre du projet de développement urbain Grand Paris, le "supermétro" Grand Paris Express est issu de l'accord intervenu le 26 janvier 2011 entre le Conseil régional d'Île-de-France et l'État.

D'une longueur totale de 200 km, il doit être réalisé conjointement par la Société du Grand Paris (SGP) et le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF).