

## Les élus du 93 tiennent à l'arc est

Inquiets et déterminés, si les élus de la Seine-Saint-Denis ont feuilleté fiévreusement le rapport Auzannet, c'est pour y trouver des dates et des engagements autour de l'arc est, ce tronçon de la ligne rouge entre la gare du Bourget et celle de Noisy-Champs. Le député PS Daniel Goldberg reconnaît un mérite au document : celui de « donner enfin des éléments objectifs pour avancer vers un vrai calendrier concret et financé du projet ». Reste un point épineux : la mise en service est annoncée pour 2023, au lieu de l'horizon 2016-2020. Lors d'une conférence de presse, hier matin avant la remise du rapport, les représentants de huit communes\*, réunis à Aulnay, exigeaient le maintien du tracé et du calendrier. « Revenir sur tout cela, c'est remettre en cause la parole des élus », affirme Gérard Ségura, maire PS d'Aulnay, qui compte sur une gare au carrefour de l'Europe pour « rebondir » après la fermeture de

l'usine PSA en 2014. « Il faut en finir avec la mentalité d'épicier qui a prévalu ces dernières semaines », juge de son côté le maire UMP de Montfermeil, Xavier Lamoine. Didier Mignot, maire PC du Blanc-Mesnil, rappelle que la ligne rouge traverse des villes et des quartiers qui se sont embrasés à l'automne 2005 : les Tilleuls au Blanc-Mesnil, les Beaudottes à Sevran, la Rose-des-Vents à Aulnay, le Chêne-Pointu à Clichy... « Nous sommes assis sur une poudrière, nous ne pouvons plus attendre. »

### Pour le maire de Clichy « tout le 93 est prioritaire »

C'est finalement la réalisation par étapes, préconisée par le rapport, qui soulève le plus d'interrogations. La décision, estime Vincent Capocanelas, maire (UDI) du Bourget, « suscite une déception dans de nombreux territoires »...

à commencer par le sien : la liaison Le Bourget - Pleyel est repoussée à 2021. Hier soir, Olivier Klein, maire PS de Clichy, interpellait « le gouvernement afin que toute la Seine-Saint-Denis soit prioritaire ». En d'autres termes, que le tronçon reliant Le Bourget à Noisy soit réalisé en même temps que la ligne orange, traversant des communes plus proches de Paris, et un peu mieux desservies. Le rapport Auzannet a tout de même offert quelques motifs de satisfaction. Ainsi, le maire PC de La Courneuve, Gilles Poux, salue l'intégration au projet de la gare des Six-Routes, « une première victoire ». Mais l'élu s'interroge « sur la détermination réelle de l'Etat à porter au plus vite ce projet ».

\*Aulnay, Le Blanc-Mesnil, Clichy-sous-Bois, Livry-Gargan, Montfermeil, Sevran, Gonesse (Val-d'Oise), Le Mesnil-Ameiot (Seine-et-Marne).

### Commentaires de l'AMUTC

Cet article du parisien montre clairement les propositions du scénario « intermédiaire », le plus probable, proposé par Pascal Auzannet pour étaler la dépense induite par le GPE :

**En première phase** (horizon 2020) 4 tronçons prioritaires : ligne rouge sud Pont de Sèvres à Champigny (très bien), ligne rouge nord plus ligne orange, de Nanterre à Rosny 2 (très bien, mais double le prolongement d'Eole, il y a des économies à trouver), la ligne bleue au nord (coup parti) et la ligne verte de Massy à Saclay (?).

Ce qui manque à cette première phase, c'est le tronçon Champigny Rosny par Val de Fontenay, qui bouclerait la rocade à l'Est. Et donnerait un maximum d'efficacité aux deux premiers tronçons pour mailler le réseau.

**En seconde phase** (horizon 2023) deux tronçons : de Noisy Champs à Rosny et de Noisy Champs à Le Bourget. La carte montre bien que ces tronçons ne contribuent en aucune manière au maillage du réseau. Ce sont des tronçons « politiques » visant à desservir des zones enclavées. Le métro automatique est dans ce cas une mauvaise réponse (très chère) à de vrais besoins, un gâchis des fonds publics.

Dans cette phase il faudrait boucler la rocade à l'Ouest (au service des usagers venant du sud et du nord) et réaliser des transports plus légers là où c'est nécessaire : prolonger la ligne 9, desservir Neuilly sur Marne, desservir Clichy Montfermeil (métro léger ? tram ? BHNS ?). La fausse bonne idée de Christian Blanc ne fait que retarder le désenclavement de ces secteurs sur une base réaliste, correspondant aux besoins et aux possibilités de financement.

## Le projet de métro du Grand Paris coûterait 9 milliards d'euros de plus

LE MONDE | 13.12.2012 à 11h00 • Mis à jour le 13.12.2012 à 11h35 Par Béatrice Jérôme

Trente milliards d'euros à échéance 2030. Le métro du Grand Paris coûtera 9 milliards de plus que prévu. Cécile Duflot a reçu, jeudi 13 décembre, le rapport d'expertise sur le futur mode de transport conçu sous le quinquennat de Nicolas Sarkozy. L'auteur du rapport, Pascal Auzannet, préconise de réaliser le chantier en cinq étapes d'ici à 2030, soit cinq ans de plus que le délai initial. Une solution qui vise à rendre la facture moins douloureuse pour l'Etat.

Le "Grand Paris Express" (GPE) coûterait 29,6 milliards et non 20,5 milliards d'euros, comme prévu en janvier 2011. *"Les contraintes économiques et financières ont été totalement ignorées"*, écrit M. Auzannet dans son rapport. Entre 2008, date du premier chiffrage et 2012, le devis a évolué de 3,5 milliards du fait de *"la dérive monétaire"*. Certaines charges n'avaient pas été intégrées : le coût de la connexion au réseau RATP et RFF (1,8 milliard), le financement de la branche qui traverse la Seine-Saint-Denis (5 milliards et non 3,5 milliards). L'extension de la ligne 14 du métro automatique vers le nord coûterait 500 millions de plus. De nouvelles gares ont aussi été ajoutées, aggravant la facture.

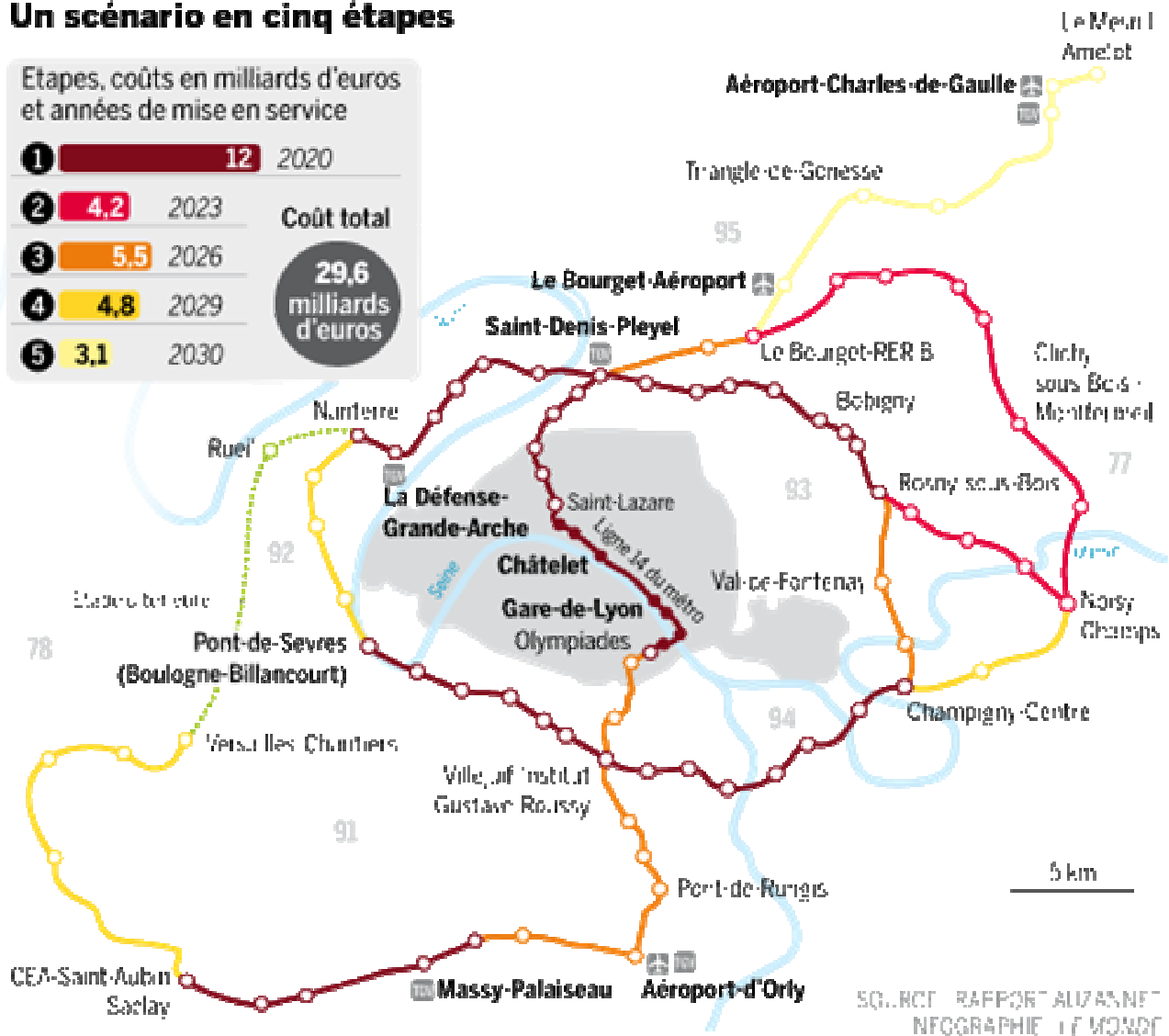
### "SÉQUENCEMENT"

*"Jusqu'à présent, la question du séquençage a toujours été un sujet tabou"*, explique M. Auzannet. A l'origine, le projet devait se réaliser *"de façon simultanée et en totalité d'ici à 2025"*, rappelle-t-il. Or, le coût

du "Grand Paris Express" sera fonction des délais de réalisation, explique M. Auzannet. Plus le calendrier du chantier sera serré, plus les moyens à mobiliser pour l'Etat seront importants.

## Un scénario en cinq étapes

Etapes, coûts en milliards d'euros et années de mise en service		
1	12	2020
2	4,2	2023
3	5,5	2026
4	4,8	2029
5	3,1	2030
<b>Coût total</b>		<b>29,6 milliards d'euros</b>

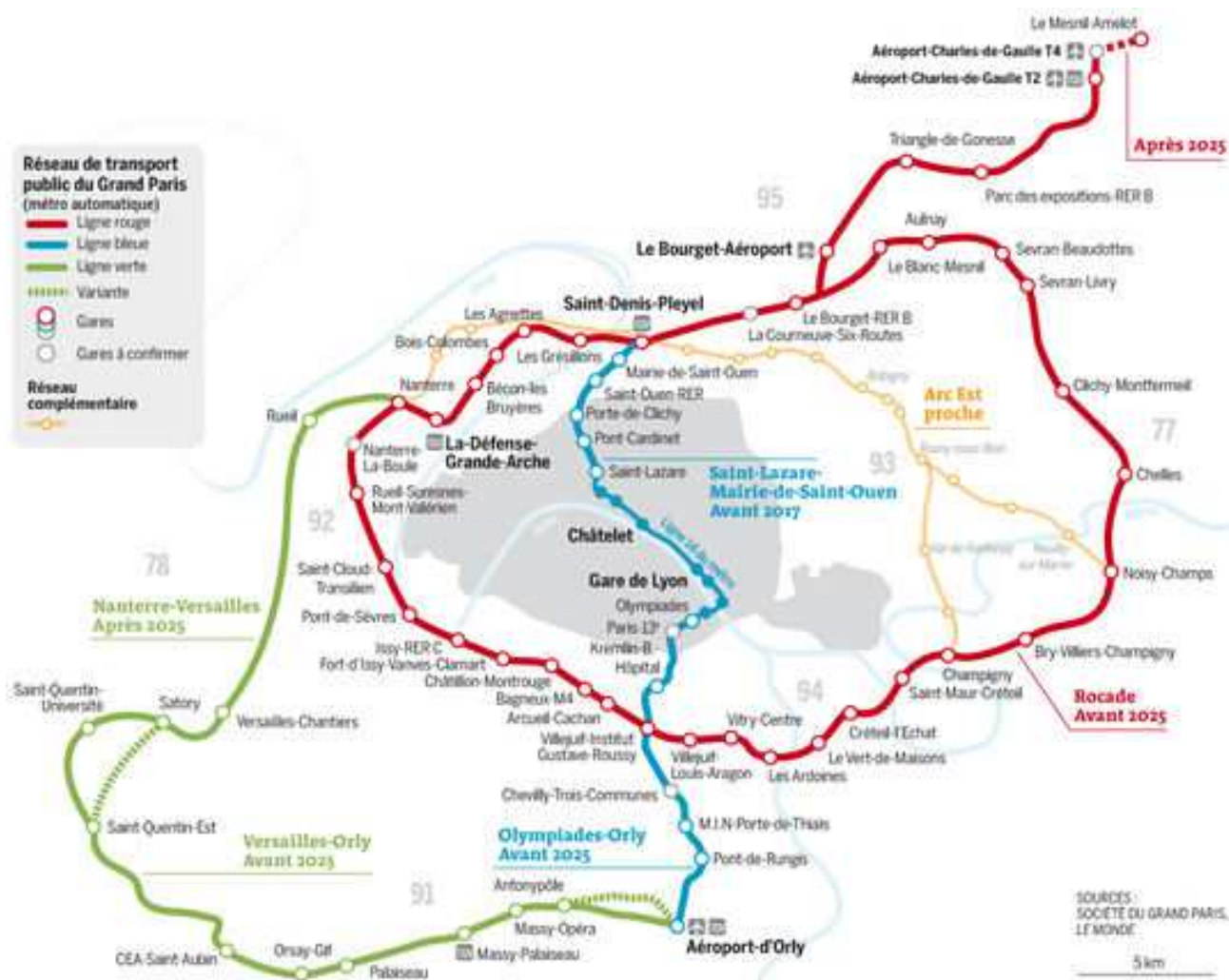


Le plan de financement initial du GPE repose sur des taxes sur les ménages et les entreprises d'Ile-de-France, sur une contribution des collectivités locales de 900 millions et sur un emprunt. Celui-ci doit être gagé sur une dotation de 4 milliards accordée par l'Etat.

Pour achever le réseau en 2025 comme prévu initialement, M. Auzannet indique que l'Etat et les collectivités devraient déboursier 12 milliards et non 4,9 milliards comme annoncé en 2011. Sauf à créer un choc fiscal extrêmement brutal pour les entreprises, le surcoût serait financé par un emprunt plus élevé et une garantie plus forte de l'Etat. "Dans le contexte budgétaire actuel", le scénario n'est "pas envisageable", indique M. Auzannet. En étalant le chantier jusqu'en 2040, l'Etat limiterait à l'inverse sa mise de fonds à deux milliards mais ce délai serait difficile à supporter pour les élus locaux.

M. Auzannet préconise donc un scénario intermédiaire qui permettrait de réaliser d'ici à 2030 la quasi-totalité du réseau. Pour cela, il conviendra d'ajouter aux 4,9 milliards initiaux, 500 millions d'euros. Le reste serait financé par les rentrées fiscales étalées dans le temps et légèrement réévaluées.

Le rapport M. Auzannet propose un "séquençage" qui déjoue en partie les scénarios évoqués jusqu'ici par les élus. Il propose de réaliser en priorité, d'ici à 2020, la liaison Massy-Saclay qui n'était pas une priorité pour Mme Duflot. De nombreux élus PS, dont le ministre de la ville, François Lamy, ancien maire de Palaiseau (Essonne), ont défendu le projet. Le premier ministre aussi.



M. Auzannet défend aussi le désenclavement de la Seine-Saint-Denis. [La desserte de Clichy-sous-Bois et Montfermeil serait réalisée en même temps que le tronçon Paris-Orly d'ici à 2026.](#) Pour desservir l'aéroport de Roissy (Paris-Charles-de-Gaulle), le rapport laisse au gouvernement le soin d'arbitrer entre le prolongement du RER B, la mise en oeuvre du projet CDG Express (qui relie la gare de l'Est à l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle) ou un nouveau tronçon du GPE. [Cette troisième option impliquera un financement de 3 milliards qui s'ajouterait aux 30 milliards déjà prévus pour respecter l'échéance de 2030.](#)

#### Commentaires de l'AMUTC

Si la journaliste ne s'est pas trompée, cela signifie que le coût total du GPE s'élèverait à 33 milliards et non 30.

Jean-Paul Huchon, le président (PS) de la région Ile-de-France, signataire de l'accord de janvier 2011 s'est indigné, mercredi 12 décembre, à la perspective de voir certains tronçons reportés dans le temps. Le gouvernement s'est donné jusqu'en février pour arrêter un programme et le financement. Pour Jérôme Cahuzac, l'arbitrage est délicat. Le ministre du budget s'était opposé à l'inscription d'un milliard d'euros pour amorcer le projet dans les dépenses provisionnelles de l'Etat pour 2015.

#### Commentaires de l'AMUTC

Cahuzac a eu gain de cause. Le milliard ne figure pas dans la programmation 2015 que vient de voter le parlement. Alors rajouter quelques milliards de plus. Ce serait un changement de cap majeur !

Béatrice Jérôme

# Facture salée pour le supermétro du Grand Paris

Par [Laurence Albert](#) | Les Echos 13/12 | 14:05 | mis à jour à 16:27

Selon le rapport Auzannet, le **Grand Paris Express coûtera 9 milliards d'euros de plus que prévu**. Seule solution, étaler les travaux.

Une addition plus salée que prévue, un paiement étalé dans le temps, et un calendrier de travaux bouleversé. Crise oblige, Pascal Auzannet a proposé ce jeudi au gouvernement de revoir ses plans s'agissant de la construction des quatre lignes du supermétro qui doit ceinturer la banlieue parisienne sur 200 km.

Dans un rapport remis à la ministre de l'Égalité des territoires, Cécile Duflot, l'ancien patron des RER de la RATP a refait les comptes : s'il était effectivement réalisé en 2025, le métro ne devrait pas coûter 20,5 mais 30 milliards d'euros. Une inflation qui s'explique notamment par une dérive monétaire (3 milliards), un surcoût dans le tracé « orange » desservant la Seine-Saint-Denis, la connexion au réseau RFF, ou encore l'extension de la ligne 14. L'addition serait alors essentiellement supportée par l'État et les collectivités locales, dont la contribution passerait de 5 à 12 milliards.

## Trois scénarios

Toutefois, cette flambée des coûts « *ne remet nullement en cause le principe de réaliser la totalité du Grand Paris Express* », explique Pascal Auzannet. Qui suggère trois scénarios pour sortir de la nasse et contenir les coûts, dont un a visiblement sa préférence : tabler sur des travaux non plus simultanés mais étalés dans le temps, jusqu'en 2030 au lieu de 2025. Un « phasage » en cinq étapes qu'il justifie aussi par des contraintes techniques.

« *En considérant que les travaux se déroulent de 2015 à 2025, cela suppose alors une construction de 18 km par an en moyenne annuelle. A notre connaissance, un tel rythme n'a jamais pu être constaté en Europe sur une telle période* », explique-t-il. **En premier lieu seraient privilégiés les tronçons sud (Pont-de-Sèvre-Champigny) et nord (Nanterre-Rosny)**, ainsi que la liaison entre la gare Saint-Lazare et Pleyel. Les travaux, prévus à horizon 2020 coûteraient 12 milliards d'euros.

Plus inattendu, le rapport suggère dès 2023, de désenclaver la banlieue est autour de Clichy-sous-Bois (4 milliards) avant de boucler les arcs en 2026. Ce n'est qu'en toute fin qu'il envisage de relier Saclay (via un métro léger) et de desservir les aéroports, sous réserve « *de savoir ce que les pouvoirs publics décideront concernant le projet CDG Express* ».

## Arbitrages du gouvernement en février

Ce jeudi, le rapport a été diversement accueilli par les élus. Le député PCF de Seine-Saint-Denis Marie-Georges Buffet a dénoncé les « *contraintes financières* » dont il est « *empreint* » tandis que le sénateur des Hauts-de-Seine, Patrick Kaltenbach s'est félicité de la « *faisabilité* » du projet. Le président de la région Ile-de-France, Jean-Paul Huchon, avait, lui, mis en garde dès mercredi, demandant à ce que l'on ne touche ni à « *un accord politique* », ni au calendrier.

Le gouvernement a fait savoir qu'il rendra ses arbitrages en février, **aussi bien sur le supermétro que sur l'amélioration des transports franciliens existants**.

## Rapport Auzannet : « Gonesse, l'Est du Val d'Oise et le Grand Roissy sacrifiés », s'insurge Blazy

Rédigé le 13/12/2012 - 0 Commentaires [VOnews.fr](#)

**Inquiet de voir la réalisation de la ligne rouge entre Pleyel et Le Mesnil-Amelot être reportée, à la veille de la publication officielle du rapport Auzannet, Jean-Pierre Blazy réagit aux mesures dévoilées. « Le report de calendrier est confirmé par la publication du rapport Auzannet aujourd'hui. Cela revient à un abandon de ce tronçon », fustige le député maire de Gonesse.**

Selon l'élu, le rapport « *sacrifie un territoire, ses élus, ses habitants, ses projets* ». De quoi de nouveau dénoncer la place du département dans le Grand Paris. « *Il est ahurissant de constater que l'Est du Val d'Oise est encore une fois oublié en reproduisant les erreurs du passé. Est-il encore besoin aujourd'hui de démontrer la situation d'urgence sociale à Villiers-le-Bel, Garges, Sarcelles et plus largement sur tout l'Est du Val d'Oise et le territoire compris entre Roissy et Le Bourget ?* », s'interroge l'élu.

Et de rappeler l'enjeu du projet pour l'économie locale : « *Plus de 100 000 emplois sont en projet entre Roissy et Le Bourget* ». L'élu pense notamment au cas Europa City, la concrétisation du dossier étant

conditionnée à la réalisation de la ligne. « *Si le gouvernement confirme les propositions du rapport Auzannet, des investissements importants seront purement et simplement abandonnés comme le projet Europa City qui représente à lui seul 1,7 milliards d'euros et qui permettrait de créer 11 500 emplois directs dès la mise en service de la gare du Triangle de Gonesse* », précise-t-il.

Jean-Pierre Blazy en appelle ainsi « *solennellement au gouvernement pour que soit entendue la voix des habitants et des élus de l'Est du Val d'Oise et du Grand Roissy* ». Et de conclure : « *Nous serons totalement mobilisés pour que notre territoire ne soit pas le grand perdant du Grand Paris. Car dans le cas contraire, il est évident que nos villes resteront au ban du Grand Paris et que notre situation économique et sociale ne fera que s'aggraver. C'est absolument inconcevable.* »

## **Le rapport Auzannet ne regarde pas à l'Est**

jeudi 13 décembre 2012, par Didier Galet Evous.fr

### **Vincent Eblé interpelle le gouvernement**

Le Sénateur et Président du Conseil général de Seine-et-Marne, Vincent Eblé, a pris connaissance avec stupeur ce jeudi des conclusions du rapport Auzannet sur le Grand Paris Express, remis à la ministre Cécile Duflot ce jour, qui revoit à la baisse l'ambition de ce projet et remet en cause certains tronçons du futur réseau automatique.

Il dénonce avec vigueur une telle perspective et rappelle que ce réseau n'a de cohérence que s'il se réalise dans son ensemble et dans un calendrier plus raisonnable : « *Tout saucissonnage du projet nuirait gravement à l'efficacité du nouveau métro comme à sa complémentarité avec les lignes existantes* ».

« *Il ne faut pas toucher à un accord politique qui a fait l'objet d'un consensus unanime entre tous les élus franciliens, les Départements, la Région et l'Etat*. Je tiens à ce protocole, à son tracé, et l'élan démocratique qu'il a suscité lors de débats publics d'une envergure jamais connue jusqu'ici montre que tous les Franciliens y sont également attachés », affirme le Président du Conseil général.

Alors que le projet arrêté en Conseil d'Etat ne concernait que partiellement la Seine-et-Marne, avec trois gares situées sur le Département seulement, dans sa frange Ouest, « *une remise en cause de l'Arc Grand Est (Chelles), de la ligne Orange (Champs-sur-Marne), d'une partie du tronçon sud entre Champigny et Noisy-Champs, comme du tronçon reliant le centre urbain à l'aéroport Roissy Charles de Gaulle et au Mesnil-Amelot est inadmissible !* » poursuit Vincent Eblé.

L'élu rappelle d'ailleurs que tous les Seine-et-Marnais contribuent déjà directement au financement de ce futur réseau, à travers notamment la taxe spéciale d'équipement, alors que peu d'entre eux en bénéficieront directement : « *Près de 10 millions d'Euros sortent en effet chaque année de la poche des Seine-et-Marnais, qu'ils habitent Provins, Château-Landon, La Ferté-sous-Jouarre ou Montereau.*

Je n'oublie pas non plus les efforts des entreprises, notamment à travers l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER), ou la taxe locale sur les bureaux ». Pour l'élu, « nous sommes ici au coeur d'une question d'aménagement du territoire et de lutte contre les inégalités territoriales !

*On ne peut continuer à réaliser des investissements qui rajoutent encore du déséquilibre à l'ensemble francilien en organisant pour deux siècles des migrations pendulaires vers la Défense au détriment de l'Est. C'est déjà de ce mal là dont souffre notre région capitale, n'inscrivons pas dans le marbre cette tendance... !*

Les territoires de l'Est francilien à fort potentiel de développement, comme la Cité Descartes située à Champs, ou d'autres villes, comme Clichy-Montfermeil, dont les quartiers ont besoin d'être désenclavés, doivent bénéficier les premiers des infrastructures qui leur permettront de soutenir leurs dynamiques » estime Vincent Eblé.

Le Président du Conseil général souhaite ainsi interpeller le gouvernement pour lui rappeler combien il est indispensable de conforter l'ensemble du Réseau du Grand Paris, et de prioriser le démarrage de sa construction à l'Est.

## Grand Paris Express : retour à la (dure) réalité

Communiqué du CG91

« La réalité, c'est quand on se cogne », constate Jérôme Guedj suite à la remise du rapport Auzannet ce jour. Un rapport qui ne manquera pas de susciter de nombreuses réactions et de faire des mécontents. Côté Conseil général, ces propositions sont prises sans fatalisme, avec responsabilité et mobilisation. Un travail nécessaire qui établit la vérité sur les coûts, qui propose des orientations, un phasage et qui imposera des choix.

Le rapport de Pascal Auzannet est arrivé, après une longue série de consultations d'élus locaux. D'un projet estimé à 20,5 milliards d'euros en 2011, celui-ci est désormais chiffré à 30 milliards, en raison notamment des nombreuses évolutions et ajouts de gares depuis le tracé initial.

« Il ne fallait pas attendre autre chose de ce rapport, selon Jérôme Guedj, Président du Conseil général. Il avait pour vocation de rétablir la vérité des coûts. Ce travail était nécessaire quoi qu'on pense de ses conclusions. **On ne pouvait pas continuer à ne pas se soucier des dépenses publiques** et surtout des recettes qui n'allaient pas suivre. Tant mieux si cette transparence a pu être apportée. Maintenant, il faut en tirer des conclusions et faire des choix ».

L'Essonne est directement impactée par ce rapport. La ligne verte, précédemment souterraine entre Orly et Palaiseau puis aérienne entre Palaiseau et Versailles, devient uniquement aérienne, avec un terminus sur le Plateau de Saclay pour un coût divisé par deux. Première réalisation : 2018 – 2020 pour la branche Orly-Massy ou Massy-Plateau de Saclay. Ce changement de mode n'effraie pas Jérôme Guedj : « **Je prends ! La ligne verte était fragile. Elle ne l'est plus.** La desserte du Plateau de Saclay est désormais devenue une priorité comme l'avait déjà affirmé le Premier ministre le 30 octobre dernier. C'est la confirmation d'un projet, sa concrétisation. Avec une desserte robuste de ce territoire attendue par tous, et notamment les acteurs économiques et scientifiques, tous les espoirs sont permis et envisageables ».

En effet, selon le Président du Conseil général, la fin du mode souterrain n'est pas pour autant le signe d'un manque d'ambition. « Je ne rejette pas le mode léger aérien en métro à partir du moment où celui-ci est efficace et fiable. De nombreux élus sur d'autres lignes du Grand Paris Express avaient travaillé sur des tracés souterrains avec des quais de 120 mètres. Là aussi, soyons réalistes et ne nous accrochons pas à ce qui n'est pas indispensable. Le métro parisien a des quais de 75 mètres seulement. **Réduire certaines lignes, c'est aussi s'adapter aux besoins.** L'objectif est de faire un transport qui correspond aux besoins des franciliens et des Essonnais, pour ce qui concerne mon département. Moi, je veux bien un transport léger et souple s'il est rapide et fonctionnel. Je ne m'accrocherai pas absolument au souterrain. **Maintenant, mettons nous au travail !** ».

Le calendrier prévoirait cependant un report du tronçon Orly-Massy, en 2026 : « L'Essonne est bon élève ; d'une ligne estimée à 2,3 milliards, nous diviserions le coût par deux. Je demande donc à Cécile Dufлот de prioriser à la fois le tronçon Massy- Saclay et Orly-Massy, considérant que l'Essonne a pris suffisamment part à l'effort global ».

La desserte d'Orly par le prolongement de la ligne 14, serait également reportée au même phasage ultérieur (2026). Jérôme Guedj ne cache pas son mécontentement et sa surprise. « Cette solution ne peut pas pleinement nous satisfaire. Cela va à l'encontre de la dynamique de développement de ce pôle et de tout ce que nous y menons depuis de nombreuses années notamment en lien avec le Val- de-Marne. J'ai toujours considéré que le prolongement de la ligne bleue à Orly avait vocation à devenir une ligne structurante pour l'Essonne bien qu'elle ne comporte qu'une seule gare sur notre département. Le risque que je perçois, c'est aussi la fragilisation de la ligne B du RER, déjà sensible, puisqu'elle resterait la seule radiale sud francilienne à desservir le Plateau de Saclay. Si cette orientation venait à se confirmer, **je demande donc des actes forts pour le RER B, C et D** afin de garantir leur robustesse et leur régularité d'ici 2018. Cela reste possible, mais cela demande du courage et une volonté farouche ».

Enfin, le Président du Conseil général tient à rassurer. « Il s'agit d'un rapport. Le Gouvernement décidera ensuite. Des choix s'imposent et nous devons les assumer. L'Essonne fera entendre sa voix et prendra ses responsabilités ».

13/12/2012

### Commentaires de l'AMUTC

Voilà une position équilibrée. L'important c'est un réseau qui fonctionne, réponde aux besoins et contribue à développer l'emploi dans les secteurs qui en manquent. Les lignes doivent être dimensionnées en fonction des besoins (on est obligé de le rappeler) et les crédits affectés en priorité à l'amélioration de l'existant (les RER B, C et D pour l'Essonne).

# Grand Paris Express : le président du Conseil général s'inquiète

## Communiqué du CG92

Suite à la publication aujourd'hui du rapport Auzannet remis à Cécile Duflot, ministre chargée de l'Égalité des Territoires et du Logement, Patrick Devedjian rappelle que le projet qui a fait l'objet d'un **accord politique unanime** doit être réalisé dans son intégralité.

### Commentaires de l'AMUTC

Toujours la même rengaine, le compromis Huchon Leroy, validé par les Présidents des CG puis par les CG, est la bible. C'est oublier le contexte de cet accord : **le GPE est la rançon payée pour débloquer le plan de mobilisation de la région**, pris en otage par le gouvernement et pour financer Arc Express (auquel le gouvernement refuse de contribuer). C'est ce déblocage qui a été validé. On en voit aujourd'hui le prix : un GPE à 30 milliards d'euros (aujourd'hui, bien plus à l'arrivée), qui répond très mal aux besoins des usagers.

Le schéma qui a été retenu après les concertations de 2010 est toujours unanimement reconnu et soutenu comme constituant l'armature des transports lourds dont les Franciliens ont besoin. L'ensemble trouvera sa logique et son efficacité dans le bouclage complet du projet et cela doit intervenir le plus vite possible. Il s'agit d'orchestrer le plus intelligemment et le plus efficacement le déroulement de cet ensemble pour avoir un schéma qui soit soutenable d'étape en étape et rende le plus vite possible service au plus grand nombre de voyageurs.

### Commentaires de l'AMUTC

Oui il faut boucler, non pas « le projet » mais une rocade maillant efficacement le réseau, pour améliorer les relations de banlieue à banlieue. C'est ce qui ressortait du débat public. Ce n'est pas ce que fait le GPE, qui ne boucle en aucune manière (voir le schéma page 1) et comprend au moins une dizaine de lignes séparées (avec correspondances mal définies).

**Patrick Devedjian prend note que les tronçons Noisy-Champs et Nanterre-Pleyel sont proposés en première phase, mais seulement en 2020.** Il demande que les procédures et ce calendrier soient accélérés. Mais surtout, dans le scénario 2 privilégié par M. Auzannet, le tronçon Sèvres-Nanterre serait repoussé en 4e phase, donc au mieux en 2029. **Il n'est pas concevable que ce maillon soit réalisé dix ans après ceux avec qui il constitue un ensemble indissociable.** Ces sections, comme le met en évidence le rapport Auzannet, sont celles qui accueilleront, dès leur ouverture, le plus de voyageurs. Accélérer la section Sèvres-Nanterre dans la programmation est donc indispensable et cohérent au plan des recettes financières provenant des voyageurs.

### Commentaires de l'AMUTC

La Défense ! La Défense ! On continue à déséquilibrer la région en concentrant les emplois à l'ouest et en renforçant encore la desserte de ce secteur (par exemple avec le prolongement d'Eole, 3 milliards d'euros, à ajouter aux 30 milliards du GPE).

**Le Conseil général des Hauts-de-Seine est prêt à prendre toute sa part aux arbitrages nécessaires au développement de ce projet essentiel.**

*« Les transports en Ile-de-France ont un retard qu'il est impératif de rattraper. Le Conseil général des Hauts-de-Seine poursuit son engagement en faveur de la mobilité, bien au-delà de ses compétences. Pour les Hauts-de-Seine, **Eole est une priorité** tout comme les parties Sud et Ouest de la ligne rouge. Il convient de remonter, sans rupture à La Défense, vers Pleyel puis Roissy et la Seine-Saint-Denis » déclare Patrick Devedjian.*

*« e Gouvernement qui multiplie les dépenses de fonctionnement ne cesse de réduire les investissements. Ce n'est pas comme cela que la crise sera surmontée » souligne Patrick Devedjian.*

# Rapport Auzannet : une déclaration de Guerre contre Orbival et le métro du Grand Paris Express

Communiqué du CG94

CRETEIL, LE 13 décembre 2012

Je viens de prendre connaissance du rapport Auzannet sur le Grand Paris Express qui fait suite à une commande passée par la ministre chargée de l'égalité des territoires. Ce rapport constitue une véritable déclaration de guerre contre Orbival et le métro du Grand Paris Express.

En effet, en s'appuyant sur un constat financier [qui demande à être vérifié](#), il propose ni plus ni moins au gouvernement de détricoter totalement le projet validé il y a deux ans par l'Etat, la Région et les 8 départements d'Ile-de-France.

Plus grave, sous des atours pseudo-sérieux, ce rapport si, il était suivi par le gouvernement, générerait une remise en cause totale des étapes franchies ces deux dernières années.

Ainsi, en Val-de-Marne, il renvoie aux calendes grecques à la fois la ligne bleue qui relie Paris à Orly, la ligne Orange qui relie Champigny centre à Rosny et enlise pour de longues années la ligne rouge, le tracé que nous appelons ici ORBIVAL, qui pourtant était prêt à faire l'objet d'une enquête publique.

[En préconisant de repousser de plus de 15 ans le démarrage des travaux entre Noisy-Champ et Champigny-centre](#) et d'abandonner la réalisation de l'atelier garage et du poste de commandement centralisé au niveau du secteur Champigny-Bry-Villiers, Pascal Auzannet propose de fait un arrêt brutal du projet. Aucune ligne de métro ne peut en effet fonctionner sans ce type d'équipement.

Ces éléments qu'il ne peut ignorer, lui avaient été communiqués. Il n'en a pas tenu compte preuve si besoin en était, au mieux de l'absence de sérieux de ce travail, au pire de caractère à charge de celui-ci.

Au bout du compte et à court terme il ne reste rien pour le Val-de-Marne alors que les travaux sur la ligne rouge devaient démarrer dans deux ans. C'est totalement inacceptable !

C'est mépriser totalement toute la mobilisation populaire et consensuelle du Val-de-Marne autour du projet Orbival. C'est mépriser tout le travail d'élaboration commun réalisé autour de l'accord du Grand Paris Express en Ile-de-France. C'est ne tenir aucun compte de toutes les réunions publiques tenues autour de ce projet, y compris celles ayant rassemblé très récemment plus de 6 000 personnes autour de la ligne rouge sud.

Je partage donc entièrement les propos tenu par Jean-Paul Huchon, Président de la Région qui déclarait hier : *« Je ne vais pas me laisser imposer par un rapport de fonctionnaire une modification d'un dossier que nous portons, nous, la région, au côté de l'Etat. Nous, on a un projet, il a été voté, il a fait l'objet d'un protocole entre la région et l'Etat (...). Il ne faut pas toucher à un accord politique pour changer le système de transports »*.

## Commentaires de l'AMUTC

Oui il faut réaliser d'urgence Orbival, seule partie du GPE résultant d'une demande des élus soutenus largement par les usagers. Mais il est important, pour bien répondre aux besoins, qu'Orbival soit intégrée dès l'origine à une vraie rocade bouclée reliant Champigny à St Denis par Val de Fontenay d'un côté et à Pont de Sèvres de l'autre, puis Pont de Sèvres à St Denis.

J'en appelle solennellement au Premier Ministre, je lui demande de réunir sans délais l'ensemble des élus et acteurs concernés afin de dégager des pistes sérieuses pour tenir les engagements pris par l'Etat. Je pense notamment aux recettes nouvelles qui pourraient être dégagées ce que le Rapport Auzannet s'est bien gardé de faire.

Ce projet de métro la banlieue en a impérieusement besoin. Les habitants n'en peuvent plus de la galère quotidienne des déplacements impossibles de banlieue à banlieue. Enfin, et j'invite le gouvernement à y être très attentif, pour sortir de la crise, ce n'est pas en revenant sur des projets qui génèrent mieux vivre, développement économique et emploi que l'on avancera dans le bon sens.

Au moment où s'accélère le débat sur la gouvernance métropolitaine je tiens à dire le plus clairement possible, il n'y aura pas de métropole sans métro.

**Christian Favier**

Sénateur

Président du Conseil général du Val-de-Marne



## Le Grand Paris Express coûtera 9,5 mds € de plus que prévu

AP | 13/12/2012 | 12:38 | [Le Moniteur](#)

Le haut fonctionnaire Pascal Auzannet a remis jeudi 13 décembre à la ministre de l'Égalité des territoires, Cécile Duflot son rapport sur le coût du futur supermétro francilien.

Le montant acté dans l'accord Etat-région de janvier 2011 était de 20,5 milliards d'euros. "Depuis ce montant a évolué et le travail d'expertise engagé conduit à un montant de l'ordre de 30 milliards d'euros en valeur 2012, soit une majoration de 9,5 milliards d'euros, mais sur des périmètres différents", affirme le rapport de Pascal Auzannet sur le projet de métro automatique remis jeudi 13 décembre à Cécile Duflot.

Ce surcoût a plusieurs explications selon le rapport : trois milliards supplémentaires sont à imputer à la "ligne orange", pour laquelle seuls deux milliards correspondant à la contribution de la Société du Grand Paris avaient été inscrits dans l'accord du 26 janvier 2011. 1,8 milliard correspond au coût des interconnexions, qui n'avait pas fait l'objet d'une évaluation. Le reste correspond à la dérive monétaire (3 milliards d'euros), à une dérive des coûts des projets sous maîtrise d'oeuvre de la Société du Grand Paris (1,4 milliard d'euros), au surcoût du rallongement de la ligne 14 (500 millions). Voir synthèse ci-dessous.

### Commentaires de l'AMUTC

L'accord du 26 janvier 2011 était fondée sur des estimations en valeur 2008. Ce choix visait à cacher le coût réel du projet. Il en va de même pour la ligne Orange. Tous les signataires savaient pertinemment qu'elle coûtait environ 5 milliards et non les 2 milliards figurant au projet GPE. Mais il en allait de la crédibilité du projet. Son coût a été volontairement minoré pour faire avaler la pilule. Voici venu le temps des additions.

### Les élus du nord-est francilien en colère

Cette nouvelle évaluation des coûts du projet conduit Pascal Auzannet, qui fut notamment un dirigeant de la RATP, à envisager trois scénarios pour la réalisation des travaux de construction des trois lignes de métro automatique (bleue, rouge et verte) formant une double boucle autour de la capitale et des 57 gares. Le plus réaliste conduirait à un étalement des travaux jusqu'à 2030.

Mais il affecterait notamment l'arc nord-est, reliant Le Bourget (Seine-Saint-Denis) au Mesnil-Amelot (Seine-et-Marne) au nord et à Noisy-Champs à l'est, alors que jusqu'ici, le projet devait officiellement aboutir entre 2018 et 2020.

"Nos inquiétudes sont très fortes", a résumé le maire PS d'Aulnay-sous-Bois Gérard Segura, dont la commune compte énormément sur sa nouvelle gare pour rebondir après la fermeture de l'usine PSA en 2014. "Comment attirer (aujourd'hui) un investisseur industriel à forte valeur ajoutée sur le site de PSA à l'horizon 2025-2026 ? Ca n'est pas raisonnable (...) Il ne faut pas revenir sur ce qui a été acté", a-t-il insisté lors d'une conférence de presse avec d'autres maires concernés. Il a aussi demandé que la promesse d'une construction "concomitante" de la ligne rouge (arc nord-est) et la ligne orange (arc sud) soit respectée.

"On ne fait pas un réseau bouclé en le coupant en tronçons", a pour sa part commenté pour l'AFP Vincent Eblé, président PS du conseil général de Seine-et-Marne car sinon, "on continue de renforcer les déséquilibres régionaux, ce qui est inacceptable".

### Commentaires de l'AMUTC

Oui, il faut une vue d'ensemble et non juxtaposer les demandes des maires, aussi légitimes soient-elles.

La ligne rouge devait ainsi permettre au Mesnil-Amelot "d'être enfin désenclavé" tout en attirant de nouvelles entreprises, a témoigné son maire UMP Alain Aubry. Le projet d'une gare avait entraîné le dépôt de huit demandes de permis de construire pour des hôtels, a-t-il souligné lors du point presse.

	A la date du schéma d'ensemble (CE 01/2008)	A la date du schéma d'ensemble (CE 01/2012)	Nouvelle évaluation (CE 01/2012)	Commentaires
Infrastructures sous MOA SGP	16 170	18 576	19 125	Il s'agit d'une provision, pas d'un coût « Au bilan, le montant de l'investissement à réaliser avant 2025 s'établit à 17,5 MM€ » (extrait schéma d'ensemble)  Variation : + 6%
Gares conservatoires de la SGP	230	264	790	
Acquisitions foncières	1 100	1 264	1 200	
Total Schéma d'ensemble	17 500	20 104	21 115	
Extension Mesnil Amelot	250	287	440	
Total SGP	17 750	20 391	21 555	
L 14 à MSO sous MOA STIF RATP	1 000	1 149	1 379	Financé à 30 % par la SGP, 30% Région, 20% Ville de Paris, 6 % 92, 6% 93. Rajout d'une gare à Pont Cardinet  Variation : + 31 %
Adaptation des stations existantes	non évoqué		125	
Total L 14 à MSO	1 000	1 149	1 504	
Ligne orange sous MOA STIF	3 516	4 040	4 970	L'accord Etat – Région de janvier 2011 prévoit un financement maximal de 2 MM€ par la SGP, le sold e du financement étant à recher che par le STIF, MOA de l'opération  La variation s'explique en partie pour partie par un nouveau dimensionnement des gares (120 m au lieu de 90 m suite à l'interopérabilité)
Acquisitions foncières	-	-	100	
Total ligne orange	3 516	4 040	5 070	
Total Grand Paris Express	22 266	25 401	28 129	Variation : + 11 %
Adaptation RFF, SNCF, RATP	-	-	1 800	Explicitement non chiffré dans le schéma d'ensemble. Estimation sommaire
Total général	22 266	25 580	29 929	Variation : + 17 %

Elle doit aussi desservir des communes très enclavées de Seine-Saint-Denis aujourd'hui seulement reliées à Paris par bus, comme Clichy-sous-Bois ou Montfermeil. "On ne peut pas continuer à verser des larmes de crocodile sur l'égalité territoriale et ne pas maintenir ce projet", a jugé Olivier Klein, maire PS de Clichy, tandis que le maire UMP de Montfermeil, Xavier Lemoine, a dit sa "colère" : "il faut rompre avec la mentalité d'épicier qui prévaut ces derniers temps. Qui a calculé ce que coûterait l'asphyxie de notre région ?".

La ligne rouge doit desservir des quartiers d'où sont parties les émeutes urbaines en 2005 --Les Tilleuls au Blanc-Mesnil, Les Beaudottes à Sevran, Les 3.000 à Aulnay, Le Chêne-Pointu à Clichy--, a rappelé le maire communiste du Blanc-Mesnil Didier Mignot. "Nous sommes toujours sur une poudrière, nous ne pouvons décevoir une fois de plus ces populations", a-t-il lancé.

### Commentaires de l'AMUTC

**Le Maire de Blanc Mesnil tient absolument à ses trois gares GPE ! Qui dit mieux ?**

Le député PS Daniel Goldberg a lui demandé que la ligne rouge soit construite dans "des délais fermes et acceptables".

"Des marges de manoeuvre existent pour le financement de ce projet", a assuré Stéphane Troussel, le président PS du conseil général de Seine-Saint-Denis, dès mercredi, dans un communiqué. Il a plaidé pour un emprunt "sur des durées supérieures à 40 ans", rappelant que le métro parisien "n'a été payé que dans les années 1970 !".

## Métro "Grand Paris Express" : l'addition explose de 9 milliards

Mis en ligne le 13 décembre 2012 à 12h41, mis à jour le 13 décembre 2012 à 18h34 TF1News

**Le projet de supermétro francilien coûtera 9,5 milliards de plus que prévu, affirme le rapport du haut fonctionnaire Pascal Auzannet remis jeudi à la ministre de l'Égalité des territoires, Cécile Duflot.**

Le coût initial du Grand Paris Express avait été fixé à 20,5 milliards d'euros. "Depuis, ce montant a évolué et le travail d'expertise engagé conduit à un montant de l'ordre de 30 milliards d'euros en valeur 2012, soit une majoration de 9,5 milliards d'euros, mais sur des périmètres différents", affirme le rapport du haut fonctionnaire Pascal Auzannet remis jeudi à la ministre de l'Égalité des territoires, Cécile Duflot.

Ce surcoût a plusieurs explications : trois milliards supplémentaires sont à imputer à la "ligne orange", pour laquelle seuls deux milliards correspondant à la contribution de la Société du Grand Paris avaient été inscrits dans l'accord du 26 janvier 2011. 1,8 milliard correspond au coût des interconnexions, qui n'avait pas fait l'objet d'une évaluation. Le reste correspond à la dérive monétaire (3 milliards d'euros), à une dérive des coûts des projets sous maîtrise d'œuvre de la Société du Grand Paris (1,4 milliard d'euros), au surcoût du rallongement de la ligne 14 (500 millions).

Cette nouvelle évaluation des coûts du projet conduit Pascal Auzannet, qui fut notamment un dirigeant de la RATP, à envisager trois scénarios pour la réalisation des travaux. Le plus réaliste conduirait à un étalement des travaux jusqu'à 2030.

Le projet du Grand Paris, lancé par l'ancien président Nicolas Sarkozy, prévoit la construction de trois lignes de métro automatique (bleue, rouge et verte) formant une double boucle autour de la capitale, longue de 175 km et jalonnée de 57 gares.

## Plus cher que prévu, le Grand Paris Express va devoir revoir sa copie

*Libération 13 décembre 2012 à 19:26*

**Plus cher que prévu de près de 50%**, le projet de supermétro francilien Grand Paris Express risque d'être revu à la baisse, avec un étalement des travaux jusqu'en 2030, selon un rapport remis jeudi à la ministre de l'Égalité des territoires Cécile Duflot.

Le rapport publié sur le site du ministère a suscité des réactions contrastées des élus. Si la plupart, à gauche, ont salué le travail de clarification sur les coûts effectué par l'ancien directeur des RER de la RATP Pascal Auzannet, certains, comme le député-maire PS de Gonesse (Val d'Oise) Michel Blazy ont protesté contre le "sacrifice" de leur territoire.

La droite a appelé le gouvernement à réaliser le projet "dans son intégralité".

Lancé par l'ancien président Nicolas Sarkozy, le projet prévoit la construction de quatre lignes de métro en rocade autour de la capitale, d'une longueur totale de 200 km et comprenant 70 nouvelles gares.

Le coût du projet, chiffré à 20,5 milliards d'euros dans l'accord Etat-région de janvier 2011, serait en fait proche de 30 milliards d'euros en valeur 2012, écrit Pascal Auzannet.

Cette nouvelle estimation prend en compte la dérive monétaire (3 milliards d'euros), ainsi qu'un réajustement des coûts au regard de l'évolution du projet et de son examen plus approfondi (1,4 milliard pour les projets portés par la Société du Grand Paris, et 500 millions d'euros pour la ligne 14 du métro).

Trois autres milliards sont à imputer à la "ligne orange", pour laquelle seuls deux milliards --correspondant à la contribution de la Société du Grand Paris-- avaient été inscrits dans l'accord du 26 janvier 2011.

Enfin, 1,8 milliard correspond au coût des interconnexions avec le réseau existant, qui n'avait pas fait l'objet d'une évaluation.

Pour M. Auzannet, cette hausse spectaculaire du coût du projet "ne remet nullement en cause le principe de réaliser la totalité du Grand Paris Express". **Mais il contraint soit à augmenter considérablement la contribution des pouvoirs publics, soit à revoir le calendrier des travaux.**

"Pendant toute la période du débat public et celle qui a suivi **il a été expliqué que la totalité du Grand Paris Express serait réalisée sans phasage**, donc de façon simultanée et en totalité avant 2025. Les contraintes économiques et financières ont été totalement ignorées (...) Les contraintes techniques (...) ont été sous-évaluées", accuse-t-il.

## Commentaires de l'AMUTC

C'était le discours de la SGP, pas celui de la Région ! Malheureusement ce discours est repris aujourd'hui par plusieurs élus de « gauche » qui refusent d'optimiser la dépense publique (priorité aux dépenses qui améliorent les transports) parce qu'elle implique des arbitrages : desservir les zones peu denses plus tard et avec des lignes proportionnées aux besoins (et non un métro lourd automatique qui serait sous-utilisé).

### Arbitrages en février 2013

M. Auzannet envisage trois scénarios. Le premier, qui permettrait de respecter l'échéance de 2025, nécessiterait de porter la contribution de l'Etat et des collectivités locales à 12 milliards d'euros, "au lieu de 4,9 initialement envisagé, ce qui dans le contexte budgétaire actuel n'est de toute évidence pas envisageable". Il semble de plus techniquement difficile à tenir.

Le troisième, le mieux disant pour les finances publiques, repousserait à 2040 la fin des travaux - ce qui est a priori inacceptable pour les usagers des transports et les élus.

Le scénario intermédiaire, qui a visiblement la préférence de M. Auzannet, prévoit de repousser la fin des travaux à 2030. Il envisage cinq phases pour leur réalisation, dont les trois premières pouvant être réalisées en respectant l'enveloppe de 4,9 milliards d'euros d'ici 2026.

Seraient ainsi retardées la phase 4 (liaisons Champigny centre-Noisy-Champs, Pont de Sèvres-Nanterre et Saclay-Versailles) et la phase 5, soit le tronçon Le Bourget-Roissy. [M. Auzannet exprime à son sujet les plus grandes réserves, au regard de son coût \(2,17 milliards d'euros\) et du fait qu'il doublerait avec le projet Charles-de-Gaulle Express.](#)

Le haut fonctionnaire prévoit en outre dans ce scénario de privilégier l'option d'un "métro léger" pour la ligne verte.

Le gouvernement rendra ses arbitrages en février 2013, selon un communiqué de Cécile Duflot.

## Le Grand Paris Express ne sera pas complet avant 2030

Louis Moulin | Le Parisien Publié le 14.12.2012, 03h57

Hier, l'ex-cadre de la RATP Pascal Auzannet a remis son rapport de près de 100 pages à Cécile Duflot, la ministre de l'Egalité des territoires, sur le Grand Paris Express. Le gouvernement doit s'appuyer sur cet audit pour réaliser des arbitrages à propos de ce projet de métro automatique en banlieue lancé par Nicolas Sarkozy.

### Un surcoût de 10 milliards.

Jusque-là officiellement estimé à 20,5 Mds€, le projet coûterait en fait 50% plus cher. « Les coûts d'infrastructure du futur Grand Paris Express sont désormais estimés à 29 930 M€ », estime Pascal Auzannet, voire à 30,2 Mds€ « avec l'option du tracé de la ligne verte passant par l'université de Saint-Quentin (Yvelines) ». Un surcoût dû à la « dérive monétaire » (jusque-là, on raisonnait en euros valeur 2008), mais aussi du fait que certains points ont été sous-estimés.

### Un scénario réalisable pour 2030.

Pour réaliser des économies, le rapport expose trois scénarios. Un premier verrait le réseau réalisé à la date prévue (2026), mais avec des dotations publiques plus que doublées « ce qui dans le contexte budgétaire actuel n'est pas envisageable », note le rapport. Un autre verrait le réseau étalé jusqu'en 2040, une date « trop lointaine » de l'avis général. C'est donc un troisième scénario, qui verrait le jour en 2030, qui tient la corde avec un étalement dans le temps de la réalisation des tronçons (voir infographie) ou la substitution de modes de transport souterrains en aérien.

**Les réactions pleuvent.** « La dimension du Grand Paris n'existe plus, on est en train de faire un tortillard », fulmine Yves Albarello (UMP), l'autre corapporteur. La plupart des élus locaux ne cachent pas leur colère. Pour beaucoup, ils comptent l'exprimer cet après-midi alors que se réunit un comité stratégique de la Société du Grand Paris.

Le Parisien

## Auzannet a remis son rapport à Cécile Duflot : le grand Paris express évalué à 30 milliards d'euros (mis à jour)

13 Décembre 2012 **Grand Paris Mobilités**

**Pascal Auzannet vient de remettre à Cécile Duflot son rapport sur le calendrier de réalisation et de financement du Grand Paris express. Un projet dont le coût total est évalué à 30 milliards d'euros soit 10 de plus que prévu à l'origine. Le rapport suggère plusieurs scénarios de réalisation, par phases, de l'ensemble du projet. Suivant le scénario retenu le Grand Paris express pourrait être achevé en 2026, 2030 ou 2040. Cécile Duflot rendra ses arbitrages en février 2013.**

"Toutes les hypothèses de ce rapport se placent dans l'objectif de la réalisation du schéma d'ensemble du Grand Paris express issu des accords entre l'Etat et la région Ile-de-France, dans le respect général du tracé des lignes et de la localisation des gares". Le communiqué de presse du ministère de l'égalité des territoires et du logement, qui accompagne le rapport de Pascal Auzannet, se veut rassurant. La double boucle de métro automatique du Grand Paris Express se fera bien dans son intégralité, mais sur une période plus longue que prévu à l'origine.

C'est en septembre 2012 que Cécile Duflot, la ministre du logement et de l'égalité des territoires, a confié à Pascal Auzannet, ancien responsable du développement et ancien directeur des RER à la RATP, un rapport d'expertise sur cette double boucle de métro automatique. La ministre, ancienne opposante au projet quand elle siégeait au conseil régional d'Ile de France, souhaitait y voir plus clair sur son coût réel et sur un calendrier de réalisation.

### Commentaires de l'AMUTC

On apprend, à mesure que le projet se précise, qu'il n'est pas question de faire une « double boucle ». L'expression est trompeuse.

#### De 20 à 30 milliards

La première partie du rapport de Pascal Auzannet est consacrée aux aspects financiers. Il en ressort un coût global bien au-delà de ce qui était indiqué jusque-là. Ce ne sont plus 20,5 milliards d'euros qu'il faudrait mettre sur la table pour réaliser ces 175 km de métro automatique et ces 57 gares mais 30. Une "dérive" qui a de multiples causes comme l'explique le rapport. Ainsi la ligne Orange (Noisy-Champs/Pont de Sèvres) avait été évalué à 2 milliards d'euros alors qu'elle en coûtera en réalité 5. Une différence qui s'explique par le fait que le projet d'origine ne tenait compte que de la part à acquitter par la Société du Grand Paris et pas de celle de la région. Autre exemple, les coûts de connexion de la double boucle avec le réseau existant (Métro et RER) ont été mal pris en compte. Il devrait mobiliser 1,8 milliards de plus que prévu.

### Commentaires de l'AMUTC

Cela illustre bien la démarche : on présente le GPE comme un moyen d'interconnecter les RER mais on ne prévoit pas de budget pour cette interconnexion. Un simple oubli ?

#### De 2026 à 2040

Dans la seconde partie de son rapport, Pascal Auzannet propose trois scénarios de réalisation du projet. Le premier, le plus ambitieux, permettrait de réaliser l'intégralité de la double boucle à l'horizon 2026. Le second plus raisonnable au vu de l'état des finances publiques, viserait 2030 et le troisième 2040. Chacun de ces scénarios serait réalisé par étapes : 3 pour le premier, 5 pour le second et le troisième. Le rapport insiste sur le fait que "le phasage suppose aussi que l'ensemble du schéma sera réalisé mais dans une temporalité différente."

Il appartient maintenant à Cécile Duflot et au gouvernement "de fixer le calendrier de réalisation et de financement du futur réseau de métro automatique." La ministre rendra ses arbitrages au mois de février 2013, après avoir rencontré "les ministres et les élus des territoires concernés".

### Commentaires de l'AMUTC

Et les usagers ? Cela ne les concerne pas ?

**Robert Viennet**

## Trois scénarios phasés

A l'origine le projet du Grand Paris Express devait être réalisé en une seule phase et s'achever en 2025. Ce qui aurait mobilisé l'utilisation simultanée d'une dizaine de tunneliers. Le rapport de Pascal Auzannet a le mérite de dire tout haut ce que de nombreux observateurs subodorent depuis déjà plusieurs mois. Le coût réel a été nettement sous-estimé pour rester dans l'enveloppe de 20 milliards fixée à l'origine, alors que la consistance même du projet a beaucoup évolué.

Le principe du phasage, longtemps tabou, apparaît comme la solution la plus raisonnable. Encore faut-il savoir par quoi commencer. Dans son rapport Pascal Auzannet considère **qu'il faut "dans un premier temps établir un cœur de projet qui soit incontestable"**. Il faut aussi que ce phasage repose sur des critères comme la désaturation de la zone centrale, l'alternative à la voiture particulière, le désenclavement des territoires. La plus grosse partie du rapport (50 pages sur 90) est consacrée à cette réflexion.

### Commentaires de l'AMUTC

Oui C'est la partie la plus intéressante du rapport. **Pour nous le cœur du projet c'est la rocade bouclée.**

#### Une contribution au débat

Pascal Auzannet envisage trois scénarios en expliquant prudemment qu'il ne s'agit que "d'une contribution au débat (...) qui n'engage que son auteur". Le premier, qui permettrait de respecter l'échéance de 2025, nécessiterait de porter la contribution de l'Etat et des collectivités locales à 12 milliards d'euros, "au lieu de 4,9 initialement envisagé, ce qui dans le contexte budgétaire actuel n'est de toute évidence pas envisageable". Il semble de plus techniquement difficile à tenir.

Le troisième, le mieux disant pour les finances publiques, repousserait à 2040 la fin des travaux -ce qui est a priori inacceptable pour les usagers des transports et les élus. Le scénario intermédiaire, qui a visiblement la préférence de M. Auzannet, prévoit de repousser la fin des travaux à 2030. Il envisage cinq phases pour leur réalisation, dont les trois premières pouvant être réalisées en respectant l'enveloppe de 4,9 milliards d'euros d'ici 2026.

Seraient ainsi retardées la phase 4 (**liaisons Champigny centre-Noisy-Champs**, Pont de Sèvres-Nanterre et Saclay-Versailles) et la phase 5, soit le tronçon Le Bourget-Roissy. M. Auzannet exprime à son sujet les plus grandes réserves, au regard de son coût (2,17 milliards d'euros) et du fait qu'il doublerait avec le projet Charles-de-Gaulle Express.

R.V.

## Les élus de l'Est de l'île de France en colère

A peine rendu public le rapport Auzannet a provoqué des réactions "de colère et d'inquiétude" d'élus du nord et de l'est de l'Île-de-France qui s'estiment lésés par ce phasage.

"Nos inquiétudes sont très fortes", a résumé le maire PS d'Aulnay-sous-Bois Gérard Segura, dont la commune compte énormément sur sa nouvelle gare pour rebondir après la fermeture de l'usine PSA en 2014. "Comment attirer (aujourd'hui) un investisseur industriel à forte valeur ajoutée sur le site de PSA à l'horizon 2025-2026 ? Ca n'est pas raisonnable (...) Il ne faut pas revenir sur ce qui a été acté", a-t-il insisté lors d'une conférence de presse avec d'autres maires concernés. Il a aussi demandé que la promesse d'une construction "concomitante" de la ligne rouge (arc nord-est) et la ligne orange (arc sud) soit respectée.

#### Des larmes de crocodile

**"On ne fait pas un réseau bouclé en le coupant en tronçons"**, a pour sa part déclaré à l'AFP Vincent Eblé, président PS du conseil général de Seine-et-Marne car sinon, "on continue de renforcer les déséquilibres régionaux, ce qui est inacceptable". La ligne rouge devait ainsi permettre au Mesnil-Amelot "d'être enfin désenclavé" tout en attirant de nouvelles entreprises, a témoigné son maire UMP Alain Aubry. Le projet d'une gare avait entraîné le dépôt de huit demandes de permis de construire pour des hôtels, a-t-il souligné lors du point presse.

"On ne peut pas continuer à verser des larmes de crocodile sur l'égalité territoriale et ne pas maintenir ce projet", a jugé Olivier Klein, maire PS de Clichy, tandis que le maire UMP de Montfermeil, Xavier Lemoine, a dit sa "colère" : "il faut rompre avec la mentalité d'épicier qui prévaut ces derniers temps. Qui a calculé ce que coûterait l'asphyxie de notre région ?".

La ligne rouge doit desservir des quartiers d'où sont parties les émeutes urbaines en 2005 --Les Tilleuls au Blanc-Mesnil, Les Beaudottes à Sevran, Les 3.000 à Aulnay, Le Chêne-Pointu à Clichy--, a rappelé le maire communiste du Blanc-Mesnil Didier Mignot. "Nous sommes toujours sur une poudrière, nous ne pouvons décevoir une fois de plus ces populations", a-t-il lancé.

#### **Commentaires de l'AMUTC**

Pourquoi faire des promesses que l'on ne peut tenir ? Il faudrait déjà savoir faire des additions ! Mais le compromis Huchon Leroy n'avait pas le temps ! Même pas le temps de laisser se terminer le débat public et la CNDP en présenter les résultats. Il fallait éviter à tout prix que l'avis du public ne soit pris en compte (priorité à la rocade bouclée).

"Des marges de manoeuvre existent pour le financement de ce projet", a assuré Stéphane Troussel, le président PS du conseil général de Seine-Saint-Denis, dès mercredi, dans un communiqué. Il a plaidé pour un emprunt "sur des durées supérieures à 40 ans", rappelant que le métro parisien "n'a été payé que dans les années 1970 !".

**AFP**