

Grand Paris : le groupe Front de gauche-PCF du conseil régional fustige Bercy

Par **Dominique Malecot** | 10/10 | 07:00

Le groupe Front de gauche-PCF à la région Ile-de-France espère que des députés introduiront, lors du débat budgétaire, le milliard d'euros de dotation de l'Etat pour le supermétro Grand Paris Express. « *On aura beau nous expliquer que l'argent est là, mais caché quelque part sous un tapis, reste l'écrit, et le symbole est désastreux* », a déclaré le président du groupe, Gabriel Massou (PCF). « *J'entends des ministres dire que cela va se faire, mais le cadre de Bercy s'applique à tous les ministres. [...] J'entends ce que dit Cécile Duflot [ministre en charge du Grand Paris, NDLR], elle va se battre mais elle a un doute sur ce que va dire Bercy [...]. Peut-être que des députés réintroduiront le milliard...* », ajoute Gabriel Massou.

Commentaires de l'AMUTC

Beau rappel des principes : bien associer les habitants et les usagers, veiller au bon usage des fonds publics.

L'UMP dénonce une hausse programmée des tarifs

F.C. | Publié le 10.10.2012, 07h00

« Il faut que les usagers le sachent : Jean-Paul Huchon va proposer aujourd'hui devant le Stif (*NDLR : Syndicat des transports d'Ile-de-France, dont il est le président*) une hausse tarifaire extrêmement forte dans les transports franciliens pour les huit prochaines années », dénonce **Valérie Pécresse**. L'ex-ministre du Budget, chef de file de l'opposition UMP à la région, entend bien ne laisser aucun répit à son adversaire socialiste, également président du conseil régional.

Et le débat d'orientation budgétaire qui doit se tenir ce jour devant le conseil d'administration du Stif lui donne une nouvelle occasion. « **Huchon prévoit une augmentation de 25% des tarifs d'ici 2020. Soit environ 3% par an dès 2013**, ce qui portera à terme le passe Navigo deux zones à 80 € pour les usagers », interprète l'élue UMP.

Commentaires de l'AMUTC

Il faudra bien payer le Grand Paris cher à Valérie Pécresse. Qui va rembourser les emprunts ? Qui va payer les péages ? Et 20 % n'y suffiront sans doute pas...

Nouvelles inquiétudes sur le Grand Paris Express

Le document d'orientation budgétaire est aussi le prétexte, pour Valérie Pécresse, d'enfourcher son principal cheval de bataille du moment : l'abandon du projet du Grand Paris Express par les socialistes. « **En 2011, le Stif prévoyait 560 M€ de crédits sur 2012-2020 pour financer les charges d'exploitation du métro du Grand Paris. Cette somme a disparu du document présenté ce mercredi. Ce qui veut dire que Jean-Paul Huchon anticipe sur l'abandon du projet** », analyse l'ex-ministre.

Une preuve de plus selon l'élue que le projet, tel qu'il a été prévu par Nicolas Sarkozy, ne se fera pas. « L'aspect visionnaire est abandonné. Le gouvernement et la région veulent réaliser des petits bouts de ligne et repoussent le calendrier à 2035. Ça n'a aucun sens. **Si on ne réalise pas vite la boucle entière du supermétro autour de Paris, on condamne l'amélioration des transports dans les années à venir.** »

Commentaires de l'AMUTC

Cette fois, Valérie Pécresse a entièrement raison. Il faut une vision, qui manque cruellement au compromis boiteux du 26 janvier 2011. Oui, il faut réaliser « **vite la boucle entière** du supermétro autour de Paris ». Mais ce n'est pas la ligne rouge de 100 km, trop longue (exploitée en trois tronçons), trop chère, déséquilibrée à l'Est. C'est la rocade bouclée de proche banlieue (50 km) que réclament l'AMUTC, les usagers, les habitants...

Le Parisien

Le Conseil constitutionnel se prononce sur la reprise des matériels du grand paris

Diane-Isabelle Lautrédou le 09/10/2012 à 15:00 dans la rubrique **AUTORITES ORGANISATRICES**

Revue Bus&Car, Transports de voyageurs

A l'heure où bon nombre d'élus affichent leurs inquiétudes concernant le financement et le phasage de plusieurs projets du grand Paris, le Conseil constitutionnel vient de valider les conditions de financement des matériels roulants du futur réseau.

Saisi le 13 juillet dernier par le Conseil d'Etat, le Conseil constitutionnel vient de rendre un avis favorable sur les conditions de financement des matériels roulants du Grand Paris. Une décision qui intervient dans un climat d'inquiétude au sujet du financement et du phasage de nombreux projets mais aussi la non-inscription de budget du Grand Paris Express dans le projet de loi des finances portant sur la période 2013-2015. Dans ce contexte, cette décision arrive à point nommé, surtout pour le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) qui hérite de la propriété des matériels roulants appartenant à la Société du Grand Paris (SGP).

Transfert de propriété

Le législateur a donc prévu que la SGP reste à la barre de la réalisation des infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris, y compris la construction des lignes, des ouvrages et des installations fixes, et l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures. Des matériels qui seront ensuite confiés à la RATP, qui en assurera la gestion technique, tandis que les matériels sont transférés en pleine propriété au Stif. D'où l'intérêt du décret en Conseil d'Etat qui précise les modalités d'application du moins d'un point de vue théorique, « *notamment les conditions de rémunération de la SGP pour l'usage ou le transfert de propriété de ses lignes, ouvrages, installations ainsi que de ses matériels* ».

Commentaires de l'AMUTC

Décret à suivre avec la plus grande attention. Qui va payer les libéralités de la SGP, qui n'est en fait soumise à aucune contrainte financière. Si le projet n'est pas stoppé on va vers un scandale financier auprès duquel le scandale des abattoirs de la Villette fera pâle figure...

Une libre administration

Rétrospectivement, un décret du 14 mars dernier avait déjà amorcé l'idée d'un transfert de propriété à titre onéreux. A l'époque le Stif avait formulé devant le Conseil d'Etat une demande de renvoi au Conseil constitutionnel stipulant que ces dispositions jugées contraires au principe de libre administration des collectivités locales. Pour motiver sa décision, le Conseil constitutionnel a donc estimé que les dispositions contestées « *n'ont pas pour effet de priver de garanties légales les exigences découlant du principe de libre administration des collectivités territoriales composants le Stif.* »

Grand Paris Express : peut-on prioriser et tenir les délais ?

Publié le 9 octobre 2012 par C.Dubois 94Citoyens.com

Comment va-t-on financer le Grand Paris Express ? Le calendrier prévisionnel, indiquant la mise en circulation des premiers trains en 2018, est-il vraiment réaliste ? Ces deux questions sont revenues comme une ritournelle à Cachan ce lundi 8 octobre, lors de l'une des réunions préalables à l'enquête publique sur la ligne rouge sud du futur réseau de transport qui doit relier Pont de Sèvres et Noisy Champs en 35 minutes.

Autres préoccupations : la nécessité d'améliorer le trafic des lignes existantes comme le RER B et l'impact urbain de la future station de Cachan.

Le public est un redoutable questionneur. Qu'une réponse ne soit pas assez concrète et il se trouve toujours une personne quelques rangs derrière qui repose la même question, encore plus directement, mettant le doigt là où ça fait mal. Il y a deux ans, lors de la série de débats organisés sur les deux projets concurrents Arc Express et Réseau de transport public du Grand Paris, ancêtres du projet fusionné de Grand Paris Express, il n'était pas une réunion où le public ne s'interroge sur le réalisme de porter deux projets aussi lourds, s'inquiétant déjà de financement et de logistique, quand les protagonistes des réseaux concurrents, région et Etat, faisaient comme si

les deux allaient voir le jour. **Le public avait la bonne intuition.** Dès janvier 2011, région et Etat se sont mis d'accord pour confondre leurs tracés au sein du projet Grand Paris Express.

Cette année, ce sont le réalisme du planning, prévoyant de faire circuler les premiers trains d'ici 6 ans, et le financement du projet, alors que la dotation spéciale d'1 milliard d'euros qui était prévue dans le projet de loi de finances 2013-2015 s'est envolée, qui sont questionnés. Combien cela va coûter ? Qui va payer ? Comment ? Quand ? Recourra-t-on à des partenariats public-privé (PPP) ? Le milliard d'euros de dotation qui était prévu figurera-t-il oui ou non dans le projet de loi de finances ? Le planning est-il vraiment crédible alors que ce type de projet prend toujours beaucoup plus de temps que prévu, que le réseau est prévu à 30 mètres de profondeur et qu'il faut construire 16 nouvelles gares ? Les participants n'ont pas lâché. **Bien que cherchant à rassurer, les représentants de la Société du Grand Paris (SGP) et de la région n'ont pas réussi à éviter un double discours.**

Commentaires de l'AMUTC

Bonnes questions. Et pas de réponses honnêtes. Personne ne veut savoir qui va payer. Je veux ma gare, je veux ma gare !

Une somme de chantiers parallèles pour gagner du temps

« *Tout va se faire, les financements seront là* », rassure ainsi Christine Revault d'Allones, conseillère régionale socialiste, rappelant également que le Grand Paris Express s'inscrit dans le cadre plus large d'un plan de mobilisation pour le transport public de 18 milliards d'euros.

Commentaires de l'AMUTC

Non, le Grand Paris ne « s'inscrit » pas dans le plan de mobilisation du Conseil Régional. Le projet de Sarkozy a bloqué ce plan de mobilisation pendant deux ans. Il n'a été débloqué qu'à condition que le Conseil Régional accepte le métro du Grand Paris sans y rien changer et de renoncer à Arc Express, avec comme consolation une « ligne orange » très incertaine (ni financée, ni programmée) et l'ajout du mot « Express » au métro du Grand Paris, devenu Grand Paris Express. Finalement les mots ont plus d'importance que la chose ! Et il est loin d'être certain que l'Etat honorera ses engagements sur le plan de mobilisation. (C'est plutôt le contraire : qui veut parier ?) En fait le GPE est un frein à l'amélioration du réseau existant, puisqu'il va engager inutilement des milliards d'investissements non prioritaires et, souvent, non justifiés.

Pour défendre la crédibilité du planning, Etienne Guyot, président du directoire de la SGP, insiste sur la volonté des acteurs, l'engagement des enquêtes publiques d'ici la fin 2013 et le phasage bien cadré du projet. « *Pour l'instant, nous respectons au jour le jour le calendrier prévu*, appuie de son côté Christian Garcia, directeur des relations institutionnelles de la SGP. *Notre méthode bouscule mais fait accélérer les choses, en menant de front de nombreuses concertations avec les élus et parties prenantes. Il y a déjà eu à ce jour 44 comités de pilotage et 107 réunions publiques.* » Une méthode de travail en parallèle plutôt qu'en séquentiel qui vaut pour les travaux. « *Nous allons faire travailler sept tunneliers et creuser dix puits pour développer plusieurs fronts de chantier* », illustre Guillaume Pons, directeur de projet au sein de la SGP.

Commentaires de l'AMUTC

Qu'ont apporté ces 107 réunions publiques ? Qui peut le dire ? C'est de l'information, pas de la concertation !

Mais une hiérarchisation des priorités...

Face à ce « tout, tout de suite », Pierre-Alain Jeanneney, membre du directoire de la SGP, apporte une légère nuance, indiquant que la ministre de l'Egalité des territoires, Cécile Duflot, va réexaminer la priorisation du projet, et évoquant un « séquençement » et une « chronique des dépenses » à préciser, tout en assurant ne pas mettre en doute la volonté de la ministre pour faire avancer le projet.

« *Le milliard d'euros n'est pas budgété dans le projet de loi de finances 2013-2015 car cette dotation n'est pas nécessaire avant 2015* », précise-t-il également, rappelant l'ensemble des autres recettes de la SGP (recettes fiscales, participation des collectivités locales) qui lui permettent de financer les premières étapes d'études.

Commentaires de l'AMUTC

Encore la langue de bois. Il n'est pas possible de lancer les travaux en 2014 sans avoir la certitude de disposer en 2015 du milliard promis par l'Etat. Aujourd'hui, la seule certitude c'est qu'il n'est pas inscrit dans la programmation budgétaire pour 2015.

Peut-on rééchelonner le projet pour prioriser les dépenses en cette période de budget serré, tout en respectant l'ambitieux planning de départ ? Sur cette question, les deux cent personnes qui s'étaient déplacées au théâtre de

Cachan ce lundi 8 octobre semblaient plus dubitatives que les représentants de la SGP et de la région dans leur discours officiel.

Commentaires de l'AMUTC

Les habitants et les usagers ne sont pas des idiots. Il faudrait les écouter, revenir à un projet raisonnable, utile, crédible, finançable. Les conseillers régionaux ne semblent pas partager la même lucidité.