

## Grand Paris : la Seine-Saint-Denis inquiète pour ses lignes

« **La Seine-Saint-Denis veut tout** ». C'est par cette forte injonction, qui figure dans un appel lancé ce matin par le conseil général, que 72 élus du département entendent faire pression pour obtenir le maintien - dans les arbitrages à venir - des trois lignes du Grand Paris Express qui traversent leur territoire. De récentes déclarations de Cécile Duflot, ministre en charge du Grand Paris, sur la sous-évaluation « évidente » des coûts de la ligne orange et de la rouge entre Pleyel et Roissy-Charles-de-Gaulle les ayant un peu inquiétés, ils mettent ainsi un petit coup de pression.

### Commentaires de l'AMUTC

Tout, tout de suite ! Très réaliste, très efficace, très courageux !

Ils ont d'ailleurs été rejoints par les élus du conseil d'administration du syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) qui ont voté à l'unanimité droite-gauche (chose rare) un voeu demandant l'inscription « *des financements nécessaires pour le Grand Paris Express* » d'ici la fin de l'année ainsi que « *l'affectation de nouvelles ressources* ». Autre petit coup de pression.

### Commentaires de l'AMUTC

Le Grand Paris, c'est vraiment le chef d'œuvre de Sarkozy : faire l'unanimité pour défendre un projet que socialistes, communistes et verts ont tout fait pour empêcher vu son caractère antidémocratique (le bon plaisir du monarque contre les choix du conseil régional et le SDRIF élaboré dans le respect des lois, au terme d'une longue concertation) et vu son inefficacité (relier un petit nombre de clusters à grande vitesse). Mais entre temps les maires ont reçu leurs gares, toutes tendances confondues.

En Seine-Saint-Denis, le réseau du GPE comporte trois lignes qui toutes ont leur talon d'Achille. La rouge-est, qui passe par Clichy-Montfermeil, souffre de desservir des zones moins densément peuplées que la première couronne. Sa création n'aiderait pas à la désaturation des lignes de métro nord sud actuelles.

### Commentaires de l'AMUTC

Bien vu. Pourquoi la rocade à grand gabarit devrait-elle faire un grand détour au détriment des usagers (réseau moins efficace) et des contribuables (réseau deux fois plus cher) ?

La ligne orange, qui dessert des territoires suffisamment denses pour justifier un mode de transport lourd, est victime de son entrée tardive dans le schéma global. Son dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) vient à peine d'être adopté au conseil du Stif. Et le montant d'investissement qu'il comporte - 5,4 milliards d'euros - est loin de l'enveloppe de 2 milliards à partir de laquelle elle avait été étudiée.

### Commentaires de l'AMUTC

Inexact. La ligne Orange reprend, entre St Denis et Bobigny, le tracé d'Arc Express proposé par le Conseil Régional et combattu par Sarkozy. Cette partie du tracé n'est pas nouvelle. Elle a été plébiscitée lors du débat public. De plus Arc Express bouclait à l'Est, mais sur un tracé mal défini entre Bobigny et Champigny, tracé non soumis au débat. La ligne Orange est donc l'héritière d'Arc Express à l'Est. La faiblesse du projet actuel, c'est le diverticule prévu entre Rosny et Noisy-Champs, qui complique le réseau et le renchérit très fortement. L'erreur politique du Conseil Régional est d'avoir accepté l'abandon d'Arc Express pour l'improbable ligne rouge du GPE

Reste le cas épineux de la ligne rouge dans le tronçon qui doit aller de Pleyel à l'aéroport Charles-de-Gaulle (plus précisément, terminus au Mesnil-Amelot). Sur ce parcours, il n'y a pas moins de trois projets différents. L'amélioration du RER B, « l'omnibus francilien », dont les travaux s'achèvent avec retard mais s'achèvent. Ils seront terminés cet été et devraient rendre la desserte plus efficace.

Deuxième projet, le tronçon du Grand Paris Express. C'est celui que veulent en particulier les acteurs économiques puisqu'il dessert aussi bien les deux aéroports du Bourget et de Roissy, mais aussi les deux parcs des expositions du Bourget et de Villepinte. De plus, il conditionne absolument l'implantation d'EuropaCity, le méga centre commerce-loisirs-culture du groupe Auchan.

A cela s'ajoute CDG-Express, desserte ferroviaire directe entre Paris et Charles-de-Gaulle, sorte de serpent de mer qui vient d'être réanimé par une alliance inattendue SNCF-RATP-Aéroports de Paris et Réseau Ferré de France. **Abondance de biens est supposée ne pas nuire mais dans le cas précis, c'est moins sûr.**

### Commentaires de l'AMUTC

Tout, tout de suite, ils ont raison les « 72 élus du département » ! Au diable l'avarice ! Les usagers et les contribuables paieront, ce n'est pas l'argent qui manque !

L'exercice de priorisation et d'évaluation des coûts dans lequel le ministère de Cécile Duflot s'est engagé est délicat. Aujourd'hui, on pourrait monter une dizaine de scénarios de réalisation du réseau. Il va falloir que l'expert désigné pour remettre tout cela à plat, Pascal Auzannet, les réduise à trois au quatre. Avec un jeu de critères pour fixer ce qui rentre dans la liste des priorités numéro un, deux ou trois. Quant au ministère, il pourrait d'ores et déjà être en train de réfléchir aux compensations et alternatives de transports pour les territoires qui ne décrocheraient pas leur place dans le premier choix. [Des lots de consolations ?](#)

Sybille Vincendon Libé

## Grand Paris : premier pas pour la ligne Est

AFP Publié le 10/10/2012 à 19:37

Le Figaro

Le **Stif**, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, a lancé aujourd'hui la première étape technique de la ligne orange du **Grand Paris Express**, celle qui doit irriguer l'est francilien de la Seine-Saint-Denis au Val-de-Marne et à la Seine-et-Marne.

Le conseil d'administration du Stif a approuvé le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) de la ligne orange du futur super métro, ce qu'il qualifie de « véritable acte de naissance » de cette future ligne.

« [Les caractéristiques techniques de la ligne, les enjeux d'aménagement du territoire et les améliorations attendues pour les transports seront présentés au public dès la fin de cette année](#) », poursuit le Stif dans un communiqué.

Cette adoption permet d'enclencher la saisine de la Commission nationale du débat public en vue d'une concertation avec le grand public début 2013, ajoute le STIF.

Sous maîtrise d'ouvrage du Stif, la ligne orange constitue la partie « Est-proche » du Grand Paris Express qui comprendra une rocade encore plus à l'est, et elle est destinée à étoffer le maillage banlieue-banlieue dans une zone encore enclavée et pas assez desservie au regard de sa population.

Cette ligne, qui était portée très fortement par la Région Ile-de-France au moment de la négociation avec l'Etat sur le Grand Paris, doit traverser 3 départements, desservir 16 communes, avec 16 stations dont 13 en correspondance avec d'autres moyens de transports en commun.

### Commentaires de l'AMUTC

Bonne nouvelle. On va enfin pouvoir débattre et, rêvons un peu, revenir aux réalités.

## Cécile Duflot : le milliard d'euros du Grand Paris « sera là »

**La ministre du Logement et de l'Égalité des territoires a cherché à rassurer aujourd'hui les élus sur le projet du Grand Paris Express. Le milliard d'euros prévu pour le financement « sera là » a-t-elle annoncé à l'Assemblée nationale.**

Le projet du Grand Paris n'en finit pas de faire parler. Interrogée par le député UMP de Paris Jean-François Lamour à l'Assemblée nationale, Cécile Duflot a réaffirmé la volonté du gouvernement de voir le projet du Grand Paris mené à bien. « Le Grand Paris Express se fera, s'il faut une dotation en capital d'un milliard d'euros en plus des ressources propres de la Société du Grand Paris en 2015, cette dotation sera là » a annoncé la ministre.

### Un milliard disparu du budget prévisionnel

Une déclaration qui intervient alors que le gouvernement avait décidé la semaine dernière de ne pas inscrire ce milliard d'euros - alloué aux travaux du Grand Paris/Express - dans le budget prévisionnel 2013-2015. Cette disparition avait suscité de vives critiques de la part d'élus de droite comme de gauche.

Cécile Duflot a donc confirmé la volonté du gouvernement de voir se concrétiser le projet, qui a fait le choix « d'(en)assumer la réalité » sans « modifier le tracé, ni le choix des gares, issu d'une très large concertation ». Mais l'assumer veut aussi dire « aller au bout du chiffrage de ce projet et le phaser » en fonction des besoins des populations, selon elle.

### Une expertise pour le 30 novembre

Le fameux milliard d'euros - qui doit permettre de financer le début de la réalisation de la liaison sud de la rocade, entre Pont-de-Sèvres et Noisy-Champs - est la première tranche d'une dotation totale de quatre milliards prévue dans un accord conclu entre l'Etat et la région le 26 janvier 2011. Une expertise est en cours afin d'estimer le coût exact de Grand Paris Express a ajouté la ministre. Elle est attendue pour le 30 novembre.

Le projet prévoit la construction d'ici 2025 d'un métro en rocade autour de la capitale, long de 200 km et pourvu de 70 nouvelles gares. Son coût est estimé à 20,5 milliards d'euros.

#### Commentaires de l'AMUTC

Cette expertise sera-t-elle mise à la disposition des citoyens dans le cadre des enquêtes publiques (ligne rouge sud) et du débat public (ligne orange) qui vont être lancées en décembre 2012 et en janvier 2013 ? Ou bien sera-t-elle maintenue sous embargo comme le premier rapport Auzannet ? Vrai débat ou simulacre de démocratie ?

Metrofrance.com avec AFP

## Le cri du cœur des élus du 93 en faveur du Grand Paris

72 maires de tous bords politiques du Seine-Saint-Denis appellent le gouvernement à « *confirmer clairement son engagement* » sur le projet de Grand Paris Express, affirmant qu'ils n'accepteront « *aucun renoncement* », indique l'AFP.

L'appel est lancé, via un communiqué du président PS du Conseil général Stéphane Roussel, dans lequel les élus demandent de réinscrire « *les crédits nécessaires dans la loi de programmation des finances publiques 2013-2016* ».

Selon eux, « *n'est-il pas temps aujourd'hui de donner la priorité au développement et à l'amélioration des transports quotidiens pour des millions d'usagers, plutôt qu'au développement des lignes TGV très coûteuses ?* ».

#### Commentaires de l'AMUTC

N'est-il pas temps de donner la priorité aux prolongements des lignes de métro 9 et 1, plutôt qu'à la réalisation des **très coûteux** arcs grand Est (ligne rouge) et Grand Ouest (ligne verte) du GPE ? Oui, en politique il faut faire des choix !

La ministre du Logement, Cécile Duflot, avait déclaré la semaine dernière vouloir procéder à une expertise des coûts estimés par le précédent gouvernement, tout en garantissant que le projet de Grand Paris « *se ferait dans les temps* ».

A. F. - ©2012 LaVieImmo.com

## Des élus de Seine-Saint-Denis appellent à ne pas « renoncer » au Grand Paris

10/10 | 16:22 Les Echos

Des élus de Seine-Saint-Denis de gauche comme de droite, ont lancé mercredi un appel solennel au gouvernement, affirmant qu'ils n'accepteraient « aucun renoncement » concernant le projet du Grand Paris Express, dont le financement n'est pas inscrit au projet de budget 2013.

L'appel a pour l'heure été signé par 72 maires, conseillers généraux, régionaux ou députés, « toutes tendances confondues », a souligné dans un communiqué le président PS du conseil général, Stéphane Troussel, qui en a pris l'initiative.

Bruno Le Roux, chef de file des socialistes à l'Assemblée nationale, son président Claude Bartolone (PS), mais aussi le député-maire centriste de Drancy Jean-Christophe Lagarde ou encore le maire (Parti chrétien-démocrate) de Montfermeil Xavier Lemoine font partie des signataires.

« Ils demandent à l'Etat de confirmer clairement son engagement sur ce projet porteur de développement et d'égalité territoriale en Seine-Saint-Denis, notamment en réinscrivant les crédits nécessaires dans la loi de programmation des finances publiques 2013-2016 », explique M. Troussel.

« Nous n'ignorons pas les tensions qui existent actuellement sur les finances publiques, mais nous n'accepterons aucun renoncement », indique l'appel.

« N'est-il pas temps aujourd'hui de donner la priorité au développement et à l'amélioration des transports quotidiens pour des millions d'usagers, plutôt qu'au développement des lignes TGV très coûteuses ? » fait valoir le texte.

Des élus franciliens de gauche comme de droite s'étaient inquiétés la semaine dernière de ne pas voir le milliard d'euros prévu pour le lancement des travaux du Grand Paris Express inscrit au projet de budget 2013.

### Commentaires de l'AMUTC

Oui, il est temps de donner la priorité au développement et à l'amélioration des transports quotidiens pour des millions d'usagers. Cela passe par l'abandon du GPE et la réalisation **prioritaire** de la rocade bouclée de proche banlieue associée aux prolongements de la ligne 14. De vraies priorités, réalistes, efficaces, finançables...

La Société du Grand Paris, le maître d'oeuvre, avait répondu à ces accusations que l'on n'a « pas besoin de ce milliard ni en 2013 ni en 2014, mais 2015, quand on entrera dans le dur des travaux » et la ministre de l'Egalité des territoires et du Logement Cécile Duflot a juré que le projet « se ferait dans les temps ». Les premières liaisons étaient prévues pour 2018.

Un rapport d'audit sur le projet doit être rendu fin octobre.