

Grand Paris Express : oui, mais...

Le gigantesque projet autour de la capitale, évalué à 30 milliards d'euros, est entre les mains du Premier ministre. Décision imminente. Nos infos.

Les élus d'Île-de-France sont sur des charbons ardents. Unanimement fébriles, ils attendent les "arbitrages" du Premier ministre sur le Grand Paris Express. Fin février ou début mars, Jean-Marc Ayrault doit, en effet, "proposer un nouveau calendrier" pour la réalisation du supermétro en rocade. Cécile Duflot, sa ministre écologiste, en charge du Grand Paris, a promis des "décisions engageantes, déterminées et financées" pour ce chantier pharaonique, comprenant cinq lignes de métro, 200 km de rails et 70 nouvelles gares... Par où commence-t-on, par où finit-on, et avec quel financement ? Quelle échéance pour la livraison finale : 2025, 2040 ? Suspense...

"Une chose est sûre, on ne touchera ni au tracé, ni à la localisation des gares, ni même à la vitesse ou à la fréquence des rames. Seules les capacités des trains peuvent être adaptées", confie-t-on dans l'entourage de Cécile Duflot.

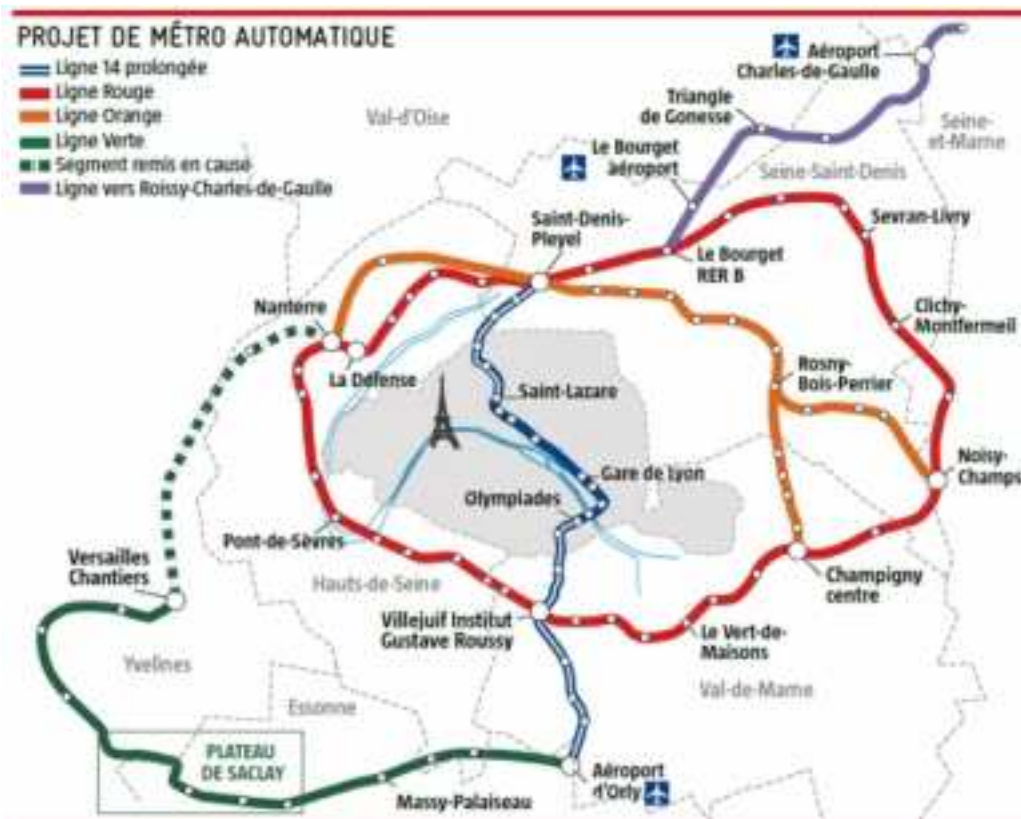
En revanche, rien n'est encore tranché concernant "l'optimisation des coûts, les recettes nouvelles et la chronologie des travaux". Selon un bon connaisseur du dossier, "le Premier ministre dira qu'aucun tronçon n'est abandonné et que l'ensemble du projet doit être réalisé d'ici à 2030, quitte à l'adapter". Une autre source estime que les premières mises en service auront lieu au plus tôt en 2020 et s'étaleront "forcément sur plus d'une décennie". Le Grand Paris Express (GPE) ne pourrait donc exister dans son intégralité qu'"au-delà de 2030". Les réunions s'enchaînent, qui tentent d'apporter des réponses.

Commentaires de l'AMUTC

On change rien ! C'est aller un peu vite en besogne ! Il y a des lois en France, les ministres et les élus ne peuvent décider tout seuls dans leur coin ! Des enquêtes publiques vont être lancées. Un débat public va être organisé pour la ligne orange. On ne peut affirmer que l'on ne touchera à rien, d'autant plus que le projet évolue et que le phasage met en cause le découpage en lignes. Il y a de fortes chances (on l'espère) que la ligne rouge cède la place à une rocade de proche banlieue assortie d'arcs périphériques...

La construction découpée en tronçons : "inacceptable"

À la mi-décembre, provoquant un grand émoi, Pascal Auzannet remettait son rapport sur le financement du futur métro automatique. Cet ancien directeur des RER révélait que le GPE coûterait 50% de plus qu'annoncé sous l'ère sarkozyste : 30 milliards d'euros. Conclusion : il ne pourra pas rouler comme prévu en 2025, sauf à puiser dans les finances publiques, ce qui, écrivait-il, "n'est pas envisageable, dans le contexte budgétaire actuel".



Les élus franciliens, très remontés, mettent la pression maximale. Jean-Marc Ayrault est inondé de courriers et de demandes de rendez-vous. "Le rapport Auzannet n'est pas sérieux, assène Patrick Devedjian, le patron UMP des Hauts-de-Seine (92). Ce n'est pas intelligent d'imaginer des bouts de métro qui ne seraient pas reliés les uns aux autres. La vraie priorité, c'est la ligne Rouge circulaire ; plus vite on l'aura construite, plus vite on aura des passagers, plus vite on aura des recettes."

Commentaires de l'AMUTC

Devedjian a raison sur l'obligation de cohérence et sur l'objectif : il faut boucler au plus vite la rocade. Le problème c'est que la ligne rouge n'est pas circulaire (voir la carte ci-dessus : citrouille aplatie) ! Et qu'elle comprendra plusieurs terminus (trois ? quatre ? on ne sait pas, on n'en parle pas) ! Oui il faut boucler une ligne **circulaire**, et vite !

Son homologue PCF du Val-de-Marne (94), Christian Favier, également à la tête de l'association Orbival – qui regroupe une trentaine de collectivités de toutes couleurs politiques, ainsi qu'Aéroport de Paris (ADP) –, est à peu près sur la même longueur d'onde : "Il serait inacceptable que le GPE soit détricoté, découpé en tronçons sans cohérence. Ce métro est indispensable pour l'Île-de-France." Même son de cloche chez Stéphane Troussel, président PS du conseil général de Seine- Saint-Denis (93) : "**Le gouvernement précédent a fait rêver tout le monde avec un projet largement sous-financé et un calendrier intenable.** Pour autant, le projet doit se réaliser dans son entièreté dans des délais raisonnables."

La ligne Verte, clé de voûte de la réussite du plateau de Saclay

Passé l'intérêt général, chaque élu considère que son territoire est prioritaire. Pour Stéphane Troussel, "le plus important est de réparer les inégalités territoriales et de rééquilibrer à l'Est. Si le GPE doit démarrer quelque part, c'est **évidemment** en Seine-Saint-Denis." Patrick Devedjian met en avant le bassin d'emploi de la Défense. Christian Favier, lui, cite l'aéroport d'Orly, Rungis et la densité de l'habitat autour du Val de Fontenay (ligne Orange). Les plus inquiets sont les élus du Grand Roissy (95, 93 et 77) au nord-est de Paris. Une soixantaine d'entre eux, de droite comme de gauche, se sont réunis en une association, présidée par Patrick Renaud (DVD). "Nous avons été stupéfaits de découvrir que le rapport Auzannet nous oubliait, dit-il. Comment peut-on imaginer ne pas relier le GPE au plus grand aéroport d'Europe continentale ?" Ils soulignent aussi le potentiel de développement de ce territoire : "16 à 17 milliards d'euros d'investissements privés sont attendus, et 165.000 emplois nouveaux."

Au sud-ouest de Paris, même angoisse : "Il ne saurait être question de repousser de 25 ou 30 ans la ligne Verte, clé de voûte de la réussite du plateau de Saclay", s'alarme le président du département des Yvelines. Alain Schmitz a cosigné une lettre à Ayrault avec le député-maire de Versailles, François de Mazières, et les présidents des chambres de commerce et d'industrie des Yvelines et de Paris. Objectif : proposer une "solution de type métro léger, posé au sol, longeant si possible au maximum le tracé des infrastructures routières existantes", un tramway qui permettrait une économie "de 650 millions d'euros, environ 20%".

Toutes ces questions sont entre les mains de Jean-Marc Ayrault. Des ingénieurs, économistes, développeurs et autres spécialistes du budget y travaillent. Le gouvernement prévoit d'ailleurs de faire un lien entre le GPE et le "plan de mobilisation" qui vise à améliorer le réseau existant (7 milliards d'euros). "On n'annoncera pas de calendrier sur le GPE sans faire des annonces sur les transports du quotidien existants, sur éole ou CDG Express", précise un membre de cabinet. Les élus franciliens n'ont plus qu'à prendre leur mal en patience.

Commentaires de l'AMUTC

La rocade bouclée améliorera les conditions de transports de tous les usagers franciliens, y compris ceux des départements de grande couronne. Aucun secteur n'est légitime en revendiquant de passer avant les autres. Les priorités doivent être arrêtées en fonction de l'amélioration apportée aux usagers et non des intérêts de tel ou tel secteur.

Bertrand Greco - Le Journal du Dimanche

dimanche 03 février 2013

Grand Paris Express : les députés socialistes écrivent à Jean-Marc Ayrault

Le groupe socialiste à l'Assemblée nationale a remis ses "préconisations" sur le projet de métro automatique Grand Paris Express à Jean-Marc Ayrault, qui doit rendre ses arbitrages le 15 février 2013.

Ce courrier de quatre pages, remis le 31 janvier 2013 à Matignon, "a été amendé lors de travaux, il fait maintenant consensus dans le groupe", a déclaré à l'AFP Alexis Bachelay, député des Hauts-de-Seine et co-rapporteur de la mission de suivi de la loi sur le Grand Paris, qui l'a signé avec Bruno Le Roux, président du groupe et député de Seine-Saint-Denis.

Le groupe PS considère comme "primordial de réaliser la globalité du schéma" prévu pour le Grand Paris Express. "Il ne faut pas toucher à la **cohérence du schéma** qui vise et à soulager le réseau existant et à proposer des liaisons banlieue à banlieue pour les désenclaver", a souligné M. Bachelay.

Commentaires de l'AMUTC

Le problème est que le schéma, avec sa ligne rouge déportée à l'Est et en forme de citrouille, avec les deux branches de la ligne orange, **est complètement incohérent**. Personne ne sait comment cela peut fonctionner, comme le montre le débat sur la longueur des rames et sur l'interopérabilité, ou l'absence d'information sur la localisation des terminus.

Les députés font donc des "propositions" pour une "programmation continue des travaux dès 2014 jusqu'à la réalisation de l'ensemble des lignes à l'horizon 2030".

Nouvelles ressources pour la Société du Grand Paris

Pour tenir les délais, ils préconisent aussi "d'adapter le dimensionnement" de la future infrastructure "aux besoins réels" des différents territoires, autrement dit de ne pas faire du métro souterrain partout.

"L'objectif est de livrer le nouveau réseau entre 2025 et 2030", a insisté M. Bachelay, "avoir laissé croire qu'en 2020 les gens auraient leur gare n'est pas raisonnable, c'est de la vente de rêve et nous, nous voulons réaliser un projet".

Sans se prononcer sur l'ordre des travaux - sujet le plus délicat - il leur semble raisonnable, vu l'état de saturation du réseau de transport actuel, **de réaliser ce qui va soulager l'existant avant d'amener dans le réseau de nouveaux voyageurs**. Cela n'empêcherait pas d'entamer parallèlement les travaux, en métro léger, de pôles économiques (Saclay, Orly, Roissy).

Commentaires de l'AMUTC

Propos ambigu. On peut y lire un plaidoyer pour la rocade de petite couronne. Ce serait mieux si cela était dit clairement ! On tout cas la radiale Mahéas (Rosny-Champs) devrait être décalée à l'aune de cet objectif affiché.

En pleine rigueur budgétaire, le groupe PS estime nécessaire de "faire évoluer le modèle économique de la Société du Grand Paris (SGP) et d'assurer son financement dans la durée".

Cela passerait par le déplafonnement la taxe sur les bureaux - principale ressource actuelle de la SGP et la plus dynamique - par un allongement de la durée d'amortissement des prêts actuellement limité à 35 ans et la création "si nécessaire" de recettes complémentaires", comme le préconisaient les rapports Carrez (UMP) de 2009 et Lepetit (PS)-Albarelo (UMP) de 2011.

Mobilités 4 février 2013 (avec AFP)

Elus et entreprises manifestent pour le Grand Paris Express

Publié le 5 février 2013 par C.Dubois 94ciyoyens.com

Elus de huit villes, du Conseil général du Val de Marne, et représentants du monde économique organisent un rassemblement ce mardi 5 février à 19 heures à l'Espace Congrès des Esselières de Villejuif pour défendre la réalisation complète et sans report de calendrier du Grand Paris Express.

Une semaine après le rassemblement à Villiers sur Marne de 300 habitants et leurs élus des quatre communes (Champigny, Chennevières, Bry et Villiers) qui doivent disposer d'une gare commune, sur le tronçon de la ligne rouge qui relie Champigny à Noisy, c'est à Villejuif que se tient la manifestation ce soir. L'objectif est toujours le même : mobiliser les habitants et l'attention du gouvernement sur l'urgence du Grand Paris Express alors que le rapport Auzannet a proposé un séquençage du projet qui le ferait s'achever en 2040 au lieu de 2030.

En parallèle de ces manifestations, un groupe de travail entre élus s'est constitué pour plancher sur le financement, une délégation a été reçue par la ministre de l'Égalité des territoires, Cécile Duflot, hier lundi 4 février, et les déclarations se multiplient de la part des acteurs du département.

Hier, c'est l'**UFC Que Choisir Créteil** qui a publié un communiqué en tant que représentant des usagers des services publics de transport, dénonçant « vigoureusement les conclusions du rapport Auzannet, dont l'effet est d'annuler la pertinence et l'efficacité de la ligne rouge », exigeant « le respect des délais de réalisation tels qu'ils ont été annoncés, soit au plus tard en 201 » et soutenant « les actions des collectivités locales allant dans ce sens. »

Commentaires de l'AMUTC

Tiens ! Une nouvelle association d'usagers ! C'est la première fois qu'elle s'exprime !

Les élus et représentants du monde économique qui ont confirmé leur présence à Villejuif :

Franck Mereyde, Directeur de l'aéroport d'Orly

Gérard Delmas, président CCIP 94

Philippe LAVIALLE, CCI Essone

Philippe THIARD, Université Paris Est Créteil

Pierre Lefort, Président ADOR

Christian Favier, Président du Conseil Général

Claudine Cordillot, Maire de Villejuif

Jean-Yves le Bouillonec, député-maire de Cachan et Président du comité stratégique de la SGP

Patricia Tordjman, maire de Gentilly et présidente de la communauté d'agglomération du Val de Bièvre.

Jean Marc Nicolle, délégué spécial sur le Grand Paris au conseil régional, 1er adjoint au maire du Kremlin Bicêtre

Marie Hélène Amiable, maire de Bagneux

Richard Dell'Agnola, maire de Thiais

Christian Hervy, maire de Chevilly Larue

Pierre Coilbaut, maire de l'Hay-les Roses

Le Val-de-Marne se mobilise pour le Grand Paris Express

05.02.2013

(AFP) - Des élus d'une dizaine de communes du Val-de-Marne, le conseil général et des acteurs du monde économique local ont appelé mardi le Premier ministre Jean-Marc Ayrault à réaliser le métro du Grand Paris Express "dans sa globalité" et "dans les meilleurs délais".

"Retarder la réalisation du Grand Paris Express et le réaliser par tronçons sans fonctionnalité, c'est renchérir le coût du projet et affaiblir son impact sur l'amélioration des conditions de transport des Franciliens", ont-ils affirmé dans une déclaration adoptée à l'issue d'une soirée de mobilisation à Villejuif.

Ces élus et acteurs socio-économiques, dont la chambre de commerce et d'industrie du Val-de-Marne, des représentants de TPE-PME, Aéroports de Paris ou la CGT, ont demandé au gouvernement de "dégager les recettes nécessaires pour réaliser le projet dans sa globalité". Selon eux, un nouveau plan de financement est à envisager via "le recours à l'emprunt sur de plus longues périodes et à de meilleurs taux", "la modernisation des outils fiscaux" utilisés pour le financement de la Société du Grand Paris et "l'attribution de nouvelles ressources".

Les signataires de la déclaration ont notamment insisté pour que soit lancée sans attendre l'enquête publique de la ligne rouge sud, dont le tracé doit relier les futures gares de Pont-de-Sèvres à Noisy-Champs sur 33 km.

Le rapport Auzannet sur le Grand Paris Express a fait en décembre 2012 des propositions de séquençage, dans lesquelles le tronçon sud de la ligne rouge serait amputé de son arc à l'Est, dont la réalisation serait repoussée entre 2030 et 2040, tout comme la prolongation de la ligne bleue jusqu'à Orly, provoquant de vives inquiétudes chez les élus.

Attendus initialement pour la mi-février, les arbitrages du Premier ministre concernant l'ordre des travaux des différentes sections de ce futur métro en rocade autour de Paris (200 km de lignes, 72 nouvelles gares), devraient finalement être rendus "fin février voire début mars", selon des élus.

Villejuif s'est mobilisé à son tour pour le Grand Paris Express

Publié le 6 février 2013 par F.DePaola

Ils étaient aussi nombreux à l'espace des Esselières de Villejuif ce mardi 5 février qu'à Villiers la semaine passée. Venus de huit communes de l'ouest du département, quelques 300 habitants, leurs élus et des représentants du monde économique sont venus réclamer la réalisation dans les temps du Grand Paris Express.

« *Nous exigeons le respect des travaux annoncés, dans les délais annoncés* », a rappelé Claudine Cordillot, maire de Villejuif. Soit 2018 pour les lignes rouge et bleue (le prolongement de la ligne 14 du métro jusqu'à l'aéroport d'Orly).

« *Les entreprises ont une logique d'investissement articulée autour du Grand Paris Express* », a renchéri Georges Nectoux, vice-président de la Chambre de commerce du Val de Marne. Venus d'Ivry, des étudiants originaires d'Ivry indiquent ressentir un désavantage par rapport à leurs amis parisiens. « *Et encore, on a de la chance parce qu'avec un ou deux bus on arrive à la fac. Les étudiants de Villejuif n'ont pas cette chance !* »

Vers une hausse des taxes pour financer le Grand Paris

Le milliard d'euros promis par l'Etat pourrait être remplacé par des impôts régionaux

Exit le milliard d'euros de l'Etat promis par Jean-Marc Ayrault à l'automne 2012 pour le métro du Grand Paris ! La rocade de 200 km autour de la capitale, estimée à 30 milliards d'euros, devrait être financée par une hausse d'impôts en Ile-de-France plutôt que par des crédits budgétaires. Ce scénario défendu par des parlementaires de la majorité l'est aussi par Gilles Carrez, le rapporteur (Val-de-Marne, UMP) de la commission des finances de l'Assemblée nationale. Bercy « n'y est pas opposé » et effectue des simulations.

La dotation de l'Etat nécessaire pour lever un emprunt de 15 milliards d'euros pour financer le Grand Paris Express (GPE) était estimée à 4 milliards d'euros par le gouvernement de François Fillon. Ne voyant aucun milliard affecté dans la loi de programmation des finances publiques pour 2013-2015, les élus d'Ile-de-France se sont alarmés.

Depuis, le gouvernement et un petit groupe de parlementaires estiment que la Société du Grand Paris (SGP), maître d'ouvrage du futur métro, pourrait rembourser l'emprunt sans avoir besoin d'autant de crédits de l'Etat. A condition d'augmenter ses rentrées fiscales. « **Je n'ai jamais cru à la possibilité de doter la SGP de 4 milliards d'euros** », déclare au Monde M. Carrez, auteur en 2009 d'un rapport parlementaire sur le financement du grand métro. « L'Etat n'a pas les moyens » et les élus de province ne le toléreraient pas, rappelle le député du Val-de-Marne.

Commentaires de l'AMUTC

Carrez vend la mèche. Tout le projet était falsifié, tant au niveau des dépenses (30 milliards au lieu de 20) qu'au niveau des recettes (les 4 milliards promis et disparus à jamais). Cela fait 14 milliards de différence ! Un véritable scandale dont personne ne s'émeut ! On m'a promis une gare, on me la doit !

Christian Favier, président (Front de gauche) du conseil général du Val-de-Marne, estime « difficile de consacrer une telle somme à un projet francilien alors que le gouvernement s'apprête à différer certaines infrastructures en province ». Alexis Bachelay, député PS des Hauts-de-Seine, demande : « **Pourquoi aller**

taper l'Etat, si on peut trouver d'autres recettes régionales ? »

M. Bachelay vient d'écrire, avec Bruno Le Roux, président du groupe PS à l'Assemblée, au premier ministre pour lui suggérer des « recettes complémentaires ». Comme M. Carrez, ils proposent que la taxe locale sur les bureaux d'Ile-de-France revienne en totalité à la SGP. Les parlementaires proposent de réévaluer cette taxe. Ils suggèrent de majorer la taxe régionale sur les nuitées d'hôtel pour affecter le surplus à la SGP, de ponctionner une partie du produit des amendes de stationnement, ainsi que les recettes de la taxe sur les poids lourds que le gouvernement envisage de créer. **La taxe spéciale d'équipement (TSE) prélevée sur les ménages depuis 2011 pour le GPE pourrait, dans leur scénario, augmenter de quelques euros.**

Calendrier fin février

« De là à dire que nous n'aurions besoin d'aucun financement de l'Etat, c'est une idée que je ne partage pas », nuance toutefois M. Carrez. Un milliard de dotation de l'Etat – au lieu de quatre initialement prévus – resterait nécessaire, selon lui, pour garantir l'emprunt de la SGP. Outre les nouvelles recettes fiscales, le gouvernement envisage des économies. **La facture de 30 milliards pourrait baisser de 2 à 3 milliards si la dimension des rames du futur métro et la longueur des quais était revue à baisse sur certains tronçons du réseau.** M. Ayrault devrait annoncer le calendrier des travaux et le financement du métro fin février.

Commentaires de l'AMUTC

Certes il faut faire des économies sur le GPE, mais il faut dépenser plus pour le réseau existant à moderniser et à étendre (métro, tram, bus).

Béatrice Jérôme Le Monde 6 février 2013

Grand Paris Express : le Medef craint une hausse des taxes

Publié le 5 février 2013 par C.Dubois 94Citouens.com

Si les entreprises sont aux côtés des élus pour défendre le Grand Paris Express, l'augmentation des taxes pour contribuer à son financement dans les temps ne fait pas l'unanimité.

Alors que plusieurs élus ont développé des pistes en ce sens, le Medef Ile de France a publié un communiqué pour mettre en garde le gouvernement contre la tentation d'instaurer de nouvelles taxes pour les entreprises.

« Il serait totalement inadapté d'augmenter à nouveau ces prélèvements comme certains élus l'ont récemment préconisé », pointe la fédération qui suggère plutôt de travailler à la maîtrise des coûts, l'allongement de l'emprunt et le développement de partenariats public-privé (PPP).

Le premier ministre, Jean-Marc Ayrault, devrait trancher la question d'ici la fin février.

Commentaires de l'AMUTC

Pour le MEDEF l'important c'est d'obtenir de juteux marchés de travaux et de favoriser promoteurs et banques au cœur des CDT (Contrats de Développement Territorial) associés au Grand Paris. Pour eux les profits. Pour la facture voir les usagers et les contribuables !