

Ayrault s'engage sur le financement du Grand Paris

Par **Les Echos** | 30/10 | 13:55 | mis à jour à 15:02

Le gouvernement débloquera la dotation d'un milliard d'euros pour le capital de la société du Grand Paris en charge de la réalisation du supermétro Grand Paris Express, annonce le Premier ministre. Et ce, « en 2015, si nécessaire ». Il a aussi annoncé le déblocage de crédits pour le futur campus de Paris-Saclay.

Cécile Duflot était pour, mais il se murmurait que Bercy était contre : Jean-Marc Ayrault a arbitré. Le Premier ministre a affirmé mardi que le gouvernement débloquerait la dotation d'un milliard d'euros au capital de la Société du Grand Paris (SGP) pour permettre la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express.

S'exprimant lors du VIIe forum de la recherche et de l'innovation organisé par « Paris-Ile-de-France Capitale économique », le Premier ministre a précisé que **le gouvernement disposerait de « tous les éléments » sur le coût de cette ligne de métro « en début d'année prochaine »**. « Sur ces bases, dès que cela sera nécessaire - et en 2015 s'il le faut - nous mettrons en place la dotation d'un milliard au capital de la société du Grand Paris », a-t-il déclaré.

Commentaires de l'AMUTC

C'est ce qui s'appelle gagner du temps. La réalité c'est que le gouvernement continue à ne programmer dans la loi de finances 2013 que zéro euro pour le GPE. L'année prochaine le gouvernement sera riche et pourra, si nécessaire, trouver un milliard pour 2015, ou après !

« Bien sûr le réseau existant ne pourra pas répondre à lui seul aux perspectives ambitieuses de développement que nous partageons pour la métropole capitale. **La réalisation de la ligne de métro automatique du Grand Paris Express est nécessaire** », a déclaré M. Ayrault. Selon lui, cette ligne « devra donc être réalisée pour apporter une réponse efficace, globale à la saturation du réseau actuel et pour le développement de toute la région ».

Commentaires de l'AMUTC

La ligne de métro automatique ! C'est ce qu'on appelle une connaissance fine du dossier !

la SGP n'est pas la seule à bénéficier des annonces de Jean-Marc Ayrault qui s'est également dit déterminé à soutenir le projet de futur campus de Paris-Saclay, « fruit d'une longue maturation puisqu'il a débuté dans les années 1950 » et pour lequel il a confirmé plusieurs dotations. « Je confirme la dotation exceptionnelle d'un milliard d'euros, destinée aux opérations immobilières prévues pour rapprocher les établissements », a indiqué avant de confirmer une « dotation en capital du plan Campus, pour un montant de 850 millions d'euros » et une « dotation supplémentaire de près d'un milliard d'euros au titre des investissements d'avenir ».

Fixer les priorités

Les inquiétudes au sujet de la réalisation de ce réseau de métros de rocade qui doit desservir la grande couronne de la région parisienne s'étaient multipliées au début du mois, **après que le gouvernement a décidé de retarder l'inscription au budget de la première tranche de la dotation en capital de la SGP**. Or c'est elle qui doit superviser la construction de ce nouveau réseau de 205 kilomètres et 72 gares dont le coût, supérieur à 20 milliards d'euros, doit être financé par mix de taxes et d'emprunt

La dotation en capital de la SGP, qui figure dans la loi sur le Grand Paris, a été fixée à 4 milliards d'euros. Le précédent gouvernement avait déjà prévu de ne verser dans un premier temps que 1 milliard d'euros pour permettre à la société d'emprunter les sommes nécessaires au lancement des premiers travaux. Le solde devait être versé le plus tard possible pour ne pas contrarier les efforts de la France pour respecter les critères de Maastricht. Problème : **sans dotation en capital, la SGP ne peut emprunter à des conditions acceptables pour l'équilibre du projet**. C'est l'inscription de ce premier milliard sur un compte d'affectation spécial avait été différé par le gouvernement.

Pourquoi cette allusion à 2015 « si nécessaire » ? Car la méthode a changé. Au lieu de commencer par déterminer ce qu'il faut construire, puis trouver les capitaux nécessaires, le gouvernement Ayrault préfère établir une évaluation budgétaire précise et voir ce qui pourra être réalisé. **Ce travail, qui doit permettre de fixer des priorités ne sera pas réalisé avant le début de 2014**. « Je veux vous le dire franchement, l'exercice d'actualisation des coûts et la priorisation des travaux du futur métro automatique engagés par Cécile Duflot à ma demande est indispensable », a déclaré mardi le Premier ministre lors du VIIe forum de la recherche et de l'innovation. Il faut « savoir exactement quel est le coût. Pour l'instant, nous ne le savons pas précisément », a-t-il ajouté, en soulignant que ce travail était « engagé » et « indispensable si on veut tenir un langage de vérité ».

S'il s'agit de réfléchir un peu à un projet mal fichu, c'est indispensable. Malheureusement il s'agit surtout de retarder les dépenses, au détriment des usagers.

Dossier d'enquête publique à revoir pour le premier tronçon du Grand Paris Express

Publié le lundi 29 octobre 2012

Dans un avis adopté le 24 octobre 2012, l'Autorité environnementale (AE) a jugé que le dossier du premier tronçon de la ligne rouge du Grand Paris Express, desservant le sud francilien, était "actuellement insuffisant pour donner à l'enquête publique tout son sens au regard des impacts du projet".

Ce dossier portait sur le tronçon reliant le pont de Sèvres (Hauts-de-Seine), à l'ouest, à Noisy-Champs, près de Marne-la-Vallée, à l'est, soit 33 km de ligne souterraine pour un montant total de plus de 5 milliards d'euros.

Sur la forme, l'AE a d'abord regretté un document "très volumineux (environ 5.000 pages en format A3, en 9 sous-dossiers avec annexes et atlas cartographiques séparés) d'une lecture difficile".

Quant au fond, l'AE estime que "les études préalables sont très inégalement avancées selon les thèmes", et qualifie "d'insuffisantes" les études "géotechniques, hydrauliques et hydrogéologiques et, pour la phase de chantier, les études relatives aux vibrations et au dispositif d'enlèvement et de traitement des déblais", qui vont être colossaux au vu de la dimension des travaux.

"La mention, fréquemment reprise dans le dossier, d'études plus précises ultérieures ne peut exonérer le maître d'ouvrage de fournir [...] les éléments d'appréciation nécessaires dès l'étude d'impact", ajoute l'AE. Selon elle, **"le dossier ne permet d'apprécier ni les modalités ni les coûts des mesures à envisager"**. "Cependant, poursuit-elle, il ne met pas en évidence, à ce stade des études, d'éléments susceptibles de rendre impossible ou très difficile la réalisation du projet."

Ses recommandations "visent donc à **compléter le dossier**, actuellement insuffisant pour donner à l'enquête publique tout son sens, au regard des impacts du projet", souligne-t-elle. Constatant en outre la quasi-neutralité du projet en matière d'émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050, l'AE s'interroge aussi sur le fait que "les plus importants projets du secteur des transports conduisent individuellement à une quasi-stabilité des émissions liées à chacun de ces projets dans ce secteur, qui représente près du tiers du total des émissions françaises". Pour l'AE, le bilan environnemental du projet résultera donc "d'une part des impacts négatifs de son insertion locale, mal cernés au stade actuel des études et nécessitant des mesures d'évitement, réduction ou compensation dont beaucoup restent à définir, et d'autre part des impacts positifs qu'il peut induire sur une meilleure économie dans l'usage des territoires, dans l'ensemble de la région". Des impacts positifs difficilement chiffrables mais qui "peuvent être significatifs si les politiques publiques dont ils dépendent par ailleurs (aménagement, maîtrise foncière, fiscalité, etc.) le permettent", note encore l'AE.

La Société du Grand Paris (SGP), maître d'ouvrage du projet, a réagi dans un communiqué le 26 octobre 2012. Elle y affirme qu'elle "prend en considération l'avis pour enrichir son dossier d'enquête publique et en faciliter la lecture". "L'enquête publique devrait ainsi se dérouler selon le calendrier prévu, dans les meilleures conditions d'information du public", a-t-elle assuré.

Ayrault promet "si nécessaire" un milliard d'euros pour le Grand Paris

Son financement était absent du budget 2013, suscitant l'inquiétude de plusieurs élus d'Ile-de-France. Mais mardi, Jean-Marc Ayrault a assuré que le gouvernement débloquerait "un milliard d'euros" pour réaliser le métro automatique du Grand Paris Express. "En 2015" et "si nécessaire", a toutefois précisé le Premier ministre, suscitant l'indignation de la droite.

Le Grand Paris aura-t-il son milliard d'euros nécessaire au lancement des travaux de son futur métro "express" ? C'est l'interrogation de certains élus franciliens, de droite comme de gauche, **qui s'interrogeaient début octobre de ne pas voir cette somme figurer dans le projet de budget 2013**. Jean-Marc Ayrault a précisé mardi que le gouvernement débloquerait "la dotation d'un milliard d'euros" au capital de la société du Grand Paris "en 2015". "Si nécessaire", a-t-il néanmoins nuancé, à l'occasion du VIIe forum de la recherche et de

l'innovation organisé par "Paris-Ile-de-France Capitale économique".

Le Premier ministre a précisé que le gouvernement disposerait de "tous les éléments" sur le coût de cette ligne de métro "en début d'année prochaine". "Bien sûr, le réseau existant ne pourra pas répondre à lui seul aux perspectives ambitieuses de développement que nous partageons pour la métropole capitale. La réalisation de la ligne de métro automatique du Grand Paris Express est nécessaire", a-t-il également soutenu.

"L'arrêt de mort" du Grand Paris Express

Dans un entretien au *JDD* daté du 7 octobre, Jean-Paul Huchon, le président de la région Ile-de-France, expliquait pour sa part ne pas être "inquiet" quant à la réalisation du projet de métro automatique. "Cependant, je suis mécontent : même si je ne doute pas que les financements seront finalement au rendez-vous, je pense qu'il aurait fallu donner sans attendre un signal favorable à la poursuite du projet", avait-il déclaré, "regrettant" que ce ne soit pas le cas. "Certes, les temps sont à la rigueur mais on ne peut pas remettre en cause ce projet", avait-il ajouté. Ce dernier s'est toutefois félicité mardi du discours de Jean-Marc Ayrault, le qualifiant d'"excellente nouvelle". "Les financements nécessaires seront au rendez-vous au moment des travaux. Voilà qui devrait calmer les polémiques stériles entretenues par l'opposition", a-t-il espéré.

La société du Grand Paris, maître d'œuvre du projet, indiquait de son côté que le milliard d'euros n'était pas nécessaire avant "2015, quand on entrera dans le dur des travaux". Soit la date avancée par le Premier ministre mardi. Mais face aux inquiétudes ou à la colère des élus de la région, Cécile Duflot avait tenu à assurer que l'abandon de ce projet n'était "pas à l'ordre du jour". "La question qui est posée, c'est celle de son séquençement et de la priorisation du projet", expliquait la ministre de l'Egalité des territoires et du Logement.

Mardi, Jean-Marc Ayrault a insisté sur ce point en qualifiant d'"indispensable" "l'exercice d'actualisation des coûts et la priorisation des travaux du futur métro automatique engagés par Cécile Duflot à [sa] demande". Il faut "savoir exactement quel est le coût. Pour l'instant, nous ne le savons pas précisément", a-t-il dit, précisant que ce travail était "engagé".

En réaction, Valérie Pécresse, présidente du groupe UMP au conseil régional d'Ile-de-France, s'est dit "profondément indignée" par les propos de Jean-Marc Ayrault, "qui signent l'arrêt de mort du projet de transports du Grand Paris Express", selon elle. **"L'inscription de ce milliard d'euros dès 2014, comme en avait pris l'engagement le gouvernement de François Fillon, est en effet la condition sine qua none pour permettre l'ouverture des nouvelles lignes du métro automatique francilien à partir de 2018"**, précise l'ancienne ministre dans un communiqué. Avant de conclure : "Les propos de Jean-Marc Ayrault sonnent comme une véritable provocation."

Commentaires de l'AMUTC

Valérie Pécresse exagère quelque peu mais il est vrai que Duflot et Ayrault pratiquent l'enfumage. La dotation de la SGP est **indispensable au plus tard en 2015** et doit donc être inscrite dans la loi de finances 2013 au titre de la programmation triennale. Tout le reste n'est que poudre aux yeux.

A.F. (avec AFP) - leJDD.fr

mardi 30 octobre 2012

Grand Paris : Ayrault promet un milliard d'euros "en 2015", "si nécessaire"

Créé le 30-10-2012 à 20h17 - Mis à jour à 23h41 Nouvel Obs

PARIS (AFP) - Jean-Marc Ayrault s'est engagé mardi sur "un milliard d'euros" en 2015, "si nécessaire", pour permettre la réalisation du métro automatique Grand Paris Express, suscitant des interprétations divergentes des élus régionaux qui attendent cette dotation.

Le Premier ministre a précisé que le gouvernement disposerait de "tous les éléments" sur le coût de cette ligne de métro "en début d'année prochaine".

"Sur ces bases, dès que cela sera nécessaire - et en 2015 s'il le faut - nous mettrons en place la dotation d'un milliard (d'euros) au capital de la Société du Grand Paris" maître d'ouvrage de ce projet de 200 km de métro et 72 nouvelles gares, a-t-il dit.

"Bien sûr le réseau existant ne pourra pas répondre à lui seul aux perspectives ambitieuses de développement

pour la métropole capitale", a déclaré M. Ayrault, qualifiant de "nécessaire" la réalisation du Grand Paris Express, pensé comme un moyen de répondre à la saturation du réseau actuel et de développement pour "toute la région".

Il a d'ores et déjà acté, comme l'avait fait la ministre EELV en charge du dossier Cécile Duflot, qu'il y aurait "une priorisation des travaux", c'est-à-dire que certains tronçons se feront avant d'autres, dans un contexte budgétaire où le dépassement de la date butoir de 2025 semble s'imposer.

Jean-Paul Huchon, président PS de la région Ile-de-France, a qualifié le discours de M. Ayrault d'"excellente nouvelle", affirmant à propos du milliard qu'il n'en avait "jamais douté". "Les financements nécessaires seront au rendez-vous au moment des travaux. Voilà qui devrait calmer les polémiques stériles entretenues par l'opposition", a espéré M. Huchon.

Peine perdue : Valérie Pécresse, chef de file de l'UMP à la région, s'est "indignée" de ces propos "qui signent l'arrêt de mort du projet".

La déclaration du Premier ministre "ne fait que confirmer nos craintes" d'autant qu'elle "n'est assortie d'aucune traduction concrète dans le projet de loi de programmation des finances publiques 2012-2017, actuellement en discussion au Parlement, dans lequel ne figure toujours aucune dotation en capital pour la SGP".

Elus de gauche comme de droite siégeant au Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) avaient demandé, dans un voeu adopté à l'unanimité le 10 octobre, l'inscription de cette dotation afin d'asseoir la crédibilité du projet.

A l'inverse les élus EELV se sont "félicités" des déclarations de M. Ayrault y voyant le possible report des liaisons rapides entre aéroports et quartiers d'affaires et de la ligne du plateau de Saclay (chère à Mme Pécresse, élue des Yvelines) pour au contraire "lancer rapidement les chantiers répondant à l'urgence du quotidien" des Franciliens.

Commentaires de l'AMUTC

Bravo les verts. Vous devriez passer le mot à Cécile Duflot... Cela dit il est difficile de lire les déclarations d'Ayrault comme l'engagement d'une remise à plat du projet, pourtant nécessaire et urgente. Que de temps perdu, au détriment des usagers...

Pour autant, Jean-Marc Ayrault n'a pas oublié de donner des gages sur le projet du futur campus de Paris-Saclay.

"Déterminé" à le soutenir, il a confirmé plusieurs "dotations" : celle "exceptionnelle d'un milliard d'euros, destinée aux opérations immobilières prévues pour rapprocher les établissements", celle "en capital du plan Campus, pour un montant de 850 millions d'euros" ainsi qu'une "dotation supplémentaire de près d'un milliard d'euros au titre des investissements d'avenir" (Idex).

L'établissement public Paris-Saclay, pilote de ce projet d'aménagement urbain qui devrait à terme accueillir "plus de 10.000 chercheurs et près de 50.000 étudiants", s'est réjoui de ce soutien.

Les CCI de Paris - Ile-de-France alertent le Gouvernement sur deux tronçons du Grand Paris

Rédigé le 30/10/2012

Alors que la mission d'évaluation des choix sur le projet Grand Paris, qui doit contribuer à l'arbitrage financier, rendra ses conclusions fin novembre, les acteurs économiques franciliens appellent à « une réalisation rapide et cohérente du projet Grand Paris Express ».

Les Chambres de Commerce et d'Industrie d'Ile-de-France avertissent, pas question de faire l'impasse sur deux tronçons prévus au Grand Paris. Le premier, « la ligne rouge », ceinture le cœur d'agglomération et le relie à l'aéroport de Roissy-CDG ». L'autre, « la ligne verte », raccorde l'aéroport d'Orly à Versailles et ultérieurement au quartier de la Défense, en passant par le plateau de Saclay, placé à 30 minutes de Paris via « la ligne bleue » connectée à Orly.

Deux axes majeurs pour les acteurs économiques qui avertissent le gouvernement. « Il ne saurait être envisageable de repousser la réalisation de ces deux lignes au-delà de 2025 ou de ne prévoir d'ici là qu'une construction partielle, jusqu'au Bourget pour la ligne rouge ou jusqu'à Saclay pour la ligne verte ». Leur crainte, le risque « d'asphyxier un des rares pôles de croissance de la région capitale ou de compromettre la mise en place et l'aménagement d'un cluster de l'innovation scientifique et technologique déterminant pour

la croissance économique de la nation et l'emploi des années à venir ». Des projets qu'ils espèrent voir complétés par « le renforcement des dessertes directes entre Versailles et la Défense (ligne L du RER) et entre Roissy et Paris ».

Une demande légitime pour eux, alors que les entreprises subissent déjà, depuis la loi de finances rectificative de 2010, des hausses de taxes sensées contribuer au financement du Grand Paris. « *Leur montant total sur la période 2010-2025 est estimé à 5,5 Md€, soit 27 % du coût total de l'infrastructure du métro évalué à 20,5 Md€* », précisent les CCI.

Commentaires de l'AMUTC

Les CCI exigent la construction de lignes inutiles mais pleurent si on leur demande d'en financer 25 %. Une chose est certaine : le grand arc Est (de Champigny au Bourget par Clichy) et la ligne verte sont totalement surdimensionnés dans le projet GPE. Il faut en reprendre l'étude à la base et les différer. Ces besoins ne sont pas prioritaires.

Grand Paris : Ayrault s'engage sur une dotation d'un milliard d'euros "en 2015" "si nécessaire"

Le Monde.fr | 30.10.2012 à 13h54

Jean-Marc Ayrault a affirmé mardi 30 octobre que le gouvernement débloquerait "la dotation d'un milliard d'euros" au capital de la société du Grand Paris "en 2015", "si nécessaire" pour permettre la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express.

S'exprimant lors du VIIe forum de la recherche et de l'innovation organisé par "Paris-Ile-de-France capitale économique", le premier ministre a précisé que le gouvernement disposerait de "tous les éléments" sur le coût de cette ligne de métro "en début d'année prochaine". "Sur ces bases, dès que cela sera nécessaire - et en 2015 s'il le faut - nous mettrons en place la dotation d'un milliard au capital de la société du Grand Paris", a-t-il dit.

UN COÛT GLOBAL INCERTAIN

Pour lui, cette ligne de métro "devra être réalisée pour apporter une réponse efficace, globale à la saturation du réseau actuel et pour le développement de toute la région".

"Mais, a-t-il ajouté, je veux vous le dire franchement, l'exercice d'actualisation des coûts et la priorisation des travaux du futur métro automatique engagés par Cécile Duflot à ma demande est indispensable". Il faut "savoir exactement quel est le coût. Pour l'instant, nous ne le savons pas précisément", a-t-il dit, en soulignant que ce travail était "engagé" et "indispensable si on veut tenir un langage de vérité".

Jean-Marc Ayrault a affirmé mardi 30 octobre que le gouvernement débloquerait "la dotation d'un milliard d'euros" au capital de la société du Grand Paris "en 2015", "si nécessaire" pour permettre la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express.

S'exprimant lors du VIIe forum de la recherche et de l'innovation organisé par "Paris-Ile-de-France capitale économique", le premier ministre a précisé que le gouvernement disposerait de "tous les éléments" sur le coût de cette ligne de métro "en début d'année prochaine". "Sur ces bases, dès que cela sera nécessaire - et en 2015 s'il le faut - nous mettrons en place la dotation d'un milliard au capital de la société du Grand Paris", a-t-il dit.

UN COÛT GLOBAL INCERTAIN

Pour lui, cette ligne de métro "devra être réalisée pour apporter une réponse efficace, globale à la saturation du réseau actuel et pour le développement de toute la région".

"Mais, a-t-il ajouté, je veux vous le dire franchement, l'exercice d'actualisation des coûts et la priorisation des travaux du futur métro automatique engagés par Cécile Duflot à ma demande est indispensable". Il faut "savoir exactement quel est le coût. Pour l'instant, nous ne le savons pas précisément", a-t-il dit, en soulignant que ce travail était "engagé" et "indispensable si on veut tenir un langage de vérité".

Jean-Marc Ayrault a affirmé mardi 30 octobre que le gouvernement débloquerait "la dotation d'un milliard d'euros" au capital de la société du Grand Paris "en 2015", "si nécessaire" pour permettre la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express.

S'exprimant lors du VIIe forum de la recherche et de l'innovation organisé par "Paris-Ile-de-France capitale économique", le premier ministre a précisé que le gouvernement disposerait de "tous les éléments" sur le coût de cette ligne de métro "en début d'année prochaine". "Sur ces bases, dès que cela sera nécessaire - et

en 2015 s'il le faut - nous mettrons en place la dotation d'un milliard au capital de la société du Grand Paris", a-t-il dit.

UN COÛT GLOBAL INCERTAIN

Pour lui, cette ligne de métro "devra être réalisée pour apporter une réponse efficace, globale à la saturation du réseau actuel et pour le développement de toute la région".

"Mais, a-t-il ajouté, je veux vous le dire franchement, l'exercice d'actualisation des coûts et la priorisation des travaux du futur métro automatique engagés par Cécile Duflot à ma demande est indispensable". Il faut "savoir exactement quel est le coût. Pour l'instant, nous ne le savons pas précisément", a-t-il dit, en soulignant que ce travail était "engagé" et "indispensable si on veut tenir un langage de vérité".

Grand Paris : Ayrault annonce un milliard d'euros pour 2015

METRO Créé 30-10-2012 13:48 | Mis à jour 30-10-2012 16:46

Le Premier ministre a affirmé mardi que l'Etat débloquerait un milliard de dotation "si nécessaire" pour la réalisation du métro automatique d'Ile-de-France. Il attend une évaluation complémentaire du projet début 2013.

Le métro en rocade Grand Paris Express revient sur la table. Alors que depuis plusieurs semaines des élus franciliens s'inquiétaient de l'avenir du projet, Jean-Marc Ayrault a donné mardi quelques gages. Le Premier ministre a affirmé que le gouvernement débloquerait "la dotation d'un milliard d'euros" au capital de la société du Grand Paris "en 2015", "si nécessaire", pour permettre la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express.

S'exprimant lors du VIIe forum de la recherche et de l'innovation organisé par "Paris-Ile-de-France Capitale économique", le Premier ministre a précisé que le gouvernement disposerait de "tous les éléments" sur le coût de cette ligne de métro "en début d'année prochaine".

Un projet "nécessaire"

"Bien sûr le réseau existant ne pourra pas répondre à lui seul aux perspectives ambitieuses de développement que nous partageons pour la métropole capitale, a ajouté Jean-Marc Ayrault. La réalisation de la ligne de métro automatique du Grand Paris Express est nécessaire." Pour lui, cette ligne "devra donc être réalisée pour apporter une réponse efficace, globale à la saturation du réseau actuel et pour le développement de toute la région".

"Mais, a-t-il ajouté, je veux vous le dire franchement, l'exercice d'actualisation des coûts et la priorisation des travaux du futur métro automatique engagés par Cécile Duflot à ma demande est indispensable". Il faut "savoir exactement quel est le coût. Pour l'instant, nous ne le savons pas précisément", a-t-il dit, en soulignant que ce travail était "engagé" et "indispensable si on veut tenir un langage de vérité".

"Mort programmée du Grand Paris"

Valérie Pécresse, présidente du groupe UMP au conseil régional, a vu au contraire dans ces annonces "l'arrêt de mort" du Grand Paris.

"En déclarant aujourd'hui ne prévoir l'inscription du milliard d'euros qu'en 2015 et si nécessaire, Jean-Marc Ayrault ne fait que confirmer les craintes quant à la mort programmée du Grand Paris Express, a indiqué l'élue. L'inscription de ce milliard d'euros dès 2014, comme en avait pris l'engagement le gouvernement de François Fillon, est en effet la condition *sine qua none* pour permettre l'ouverture des nouvelles lignes du métro automatique francilien à partir de 2018, conformément à l'accord Etat/Région du 26 janvier 2011."

Ayrault s'engage à donner un milliard pour le Grand Paris

Challenges Créé le 30-10-2012 à 15h34 - Mis à jour à 15h36

Il sera versé en dotation au capital de la société du Grand Paris pour réaliser le grand métro qui doit enserrer la région parisienne.



Le schéma d'ensemble du Grand Paris (DR)

Jean-Marc Ayrault a levé les doutes mardi 30 octobre en assurant que le gouvernement débloquerait "la dotation d'un milliard d'euros" au capital de la société du Grand Paris "en 2015", "si nécessaire", pour permettre la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express.

S'exprimant lors du 7e Forum de la recherche et de l'innovation organisé par "Paris-Ile-de-France Capitale économique", le Premier ministre a précisé que le gouvernement disposerait de "tous les éléments" sur le coût de cette ligne de métro "en début d'année prochaine". "Sur ces bases, dès que cela sera nécessaire -et en 2015 s'il le faut- nous mettrons en place la dotation d'un milliard au capital de la société du Grand Paris", a-t-il dit.

Nombre d'élus locaux s'étaient inquiétés récemment que le milliard d'euros promis par Nicolas Sarkozy pour la réalisation du métro ne figure pas dans la loi de programmation pluriannuelle des finances publiques 2013-2016 présentée par la nouvelle majorité. Malgré les dénégations du gouvernement, beaucoup y avaient vu un enterrement du projet.

Des questions sur le coût et le financement du projet

"Bien sûr le réseau existant ne pourra pas répondre à lui seul aux perspectives ambitieuses de développement que nous partageons pour la métropole capitale. La réalisation de la ligne de métro automatique du Grand Paris Express est nécessaire", a déclaré ce mardi Jean-Marc Ayrault. Pour lui, cette ligne "devra donc être réalisée pour apporter une réponse efficace, globale à la saturation du réseau actuel et pour le développement de toute la région".

"Mais, a-t-il ajouté, je veux vous le dire franchement, l'exercice d'actualisation des coûts et la priorisation des travaux du futur métro automatique engagés par Cécile Duflot à ma demande est indispensable". Il faut "savoir exactement quel est le coût. Pour l'instant, nous ne le savons pas précisément", a-t-il dit, en soulignant que ce travail était "engagé" et "indispensable si on veut tenir un langage de vérité".

Un milliard pour le campus de Paris-Saclay

Jean-Marc Ayrault s'est d'autre part déclaré "déterminé" à soutenir le projet de futur campus de Paris-Saclay, "fruit d'une longue maturation puisqu'il a débuté dans les années 1950", et a confirmé à cet effet plusieurs "dotations", pour "concrétiser des engagements forts". "Je confirme la dotation exceptionnelle d'un milliard d'euros, destinée aux opérations immobilières prévues pour rapprocher les établissements", a indiqué le Premier ministre.

Jean-Marc Ayrault a également confirmé une "dotation en capital du plan Campus, pour un montant de 850 millions d'euros". Le Premier ministre a aussi évoqué une "dotation supplémentaire de près d'un milliard d'euros au titre des investissements d'avenir".

Quel avenir pour le Grand Paris ? Entretien avec Philippe Subra

<http://www.nonfiction.fr/>

Dans cet entretien, réalisé par Damien Augias, Philippe Subra évoque les enjeux du Grand Paris à l'occasion de la sortie de son ouvrage *Le Grand Paris. Géopolitique d'une ville mondiale* (Armand Colin, octobre 2012). Urbaniste de formation, professeur à l'Institut français de géopolitique (Université Paris 8 – Saint-Denis), membre du comité de rédaction de la revue *Hérodote*, il s'intéresse dans ses recherches aux grandes questions de la "région capitale" (gouvernance, transports, aménagement et développement local) et analyse ses perspectives nouvelles, issues en particulier de l'alternance politique au niveau national.

En effet, François Hollande, reçu par Bertrand Delanoë à l'Hôtel de Ville de Paris le 15 mai dernier, avait déclaré : "Je prends un engagement, celui de créer les conditions nécessaires à l'émergence d'une métropole parisienne capable d'affronter, à l'échelle pertinente, tous les défis qui se présentent à elle". Trois ans après le discours de Nicolas Sarkozy, le 29 avril 2009, à la Cité de l'architecture et du patrimoine, son successeur à l'Élysée affirmait vouloir s'attaquer au "serpent de mer" du Grand Paris.

Désormais, la ministre de l'égalité des territoires et du logement, Cécile Duflot, est chargée de réaliser ce projet qui avait donné lieu à la loi du 3 juin 2010 et à un accord entre l'État et la région Ile-de-France pour la mise en œuvre d'un plan de transports. Celui-ci prévoyait un métro circulaire (le Grand Paris Express) de 144 km autour de Paris, par l'intermédiaire de la Société du Grand Paris (aux mains de l'État), et des travaux débutant fin 2013. Parallèlement, un syndicat mixte regroupant 203 collectivités franciliennes, Paris Métropole, à l'initiative notamment de Pierre Mansat, adjoint au maire de Paris, s'est constitué et il a principalement joué jusqu'à présent le rôle d'un forum de discussion et de rencontre entre élus. Les perspectives nouvelles pour le Grand Paris semblent aujourd'hui incertaines car jusqu'ici, les écologistes se sont démarqués des positions du PS, principalement en matière de transports mais aussi au sujet de l'aménagement métropolitain.

Nonfiction.fr - Après l'alternance, dans un climat de restrictions budgétaires importantes, où le projet de "Grand Paris" en est-il aujourd'hui, tant du point de vue institutionnel qu'opérationnel ?

Philippe Subra - Ce sont deux questions assez différentes. Du point de vue du projet de transports, il est évident que le contexte général de crise des finances publiques aura un impact, qui peut être diminué par le recours à d'autres sources de financements (Banque européenne d'investissement notamment). Néanmoins, on commence à parler de délais supplémentaires pour réaliser le nouveau métro, le Grand Paris Express, et éventuellement de la mise à plat de certains des éléments qui le composent. Aujourd'hui, personne ne parle d'abandon, la pression des élus locaux est très forte et le scénario le plus vraisemblable est que cela prenne plus de temps que prévu initialement et qu'il faille donc décider ce que l'on réalise en priorité.

Sur la question de la gouvernance, ce n'est pas tellement l'aspect financier qui va peser. Le gouvernement, en l'occurrence Marylise Lebranchu, qui est ministre de la décentralisation, est en train de travailler à des modifications de la réforme territoriale du gouvernement précédent. On sait que cela va notamment se traduire par la suppression du conseiller territorial [élu siégeant à la fois au Conseil général et au Conseil régional], qui n'aura donc pas vu le jour. Il y aura aussi probablement un volet sur le Grand Paris sur l'aspect de la gouvernance institutionnelle, bien qu'on sache aujourd'hui extrêmement peu de choses sur les réflexions de la ministre par rapport à ce sujet.

Du côté des élus locaux, Paris Métropole a publié un "Livre Vert" il y a quelques mois, qui est une sorte de mise à plat des accords entre élus sur les grandes priorités du projet (ce que certains appellent le "socle commun"). Ce syndicat mixte a lancé une grande opération de débats publics, avec une trentaine de réunions dans toute l'agglomération pour dialoguer avec la population et les acteurs de la société civile. Il ressort de cela trois scénarios possibles qui sont par ordre d'intégration croissante : 1- "la métropole concertée", fondée sur une coopération légère entre les collectivités existantes ; 2- "la métropole confédérée", avec des pôles métropolitains ; 3- "la métropole intégrée", qui s'apparente à la solution envisagée par Jean-Marc Ayrault pour Marseille (une seule Communauté urbaine, avec des pouvoirs renforcés par rapport à une intercommunalité traditionnelle). On ne sait pas ce que l'État va proposer, les élus sont partagés, avec sans doute une majorité favorable à la solution intermédiaire.

Vous aviez écrit il y a trois ans un ouvrage déjà consacré à la question du Grand Paris . Depuis lors, beaucoup de choses semblent avoir changé. Que va devenir Paris Métropole ?

Cela dépend justement des décisions qui seront adoptées en termes de gouvernance. Paris Métropole, c'est un forum de discussion, ce n'est pas un lieu de décision et d'arbitrage. Si c'est une communauté urbaine renforcée (une métropole) qui voit le jour, Paris Métropole n'aura plus guère de sens. Si on n'en reste à une version de coopération légère, Paris Métropole pourra très bien être le lieu de cette élaboration, éventuellement en modifiant les statuts. Pour le moment, le principal acquis de Paris Métropole, qui n'est pas négligeable, est que les élus franciliens ont appris à se connaître et à travailler ensemble autour d'une vision

plus ou moins partagée.

De manière anecdotique mais non sans intérêt, le maire de Neuilly-sur-Seine n'avait évidemment jamais mis les pieds à Clichy-sous-Bois, il y a récemment rencontré son homologue et ils ont discuté entre collègues de leurs problèmes respectifs, qui ne sont bien entendu pas les mêmes. Les élus ont commencé à prendre en compte les priorités des uns et des autres et à penser un destin commun. C'est à la fois peu de choses si on compare cette situation avec ce qu'il se passe dans les Communautés urbaines depuis des décennies en province mais, comme on est dans un territoire qui est très complexe, avec de forts enjeux de géopolitique et de pouvoir, c'est une première étape qui était absolument nécessaire.

En quoi l'appartenance à Europe Ecologie Les Verts de la ministre de l'égalité des territoires et du logement, Cécile Duflot (en charge du projet de Grand Paris, d'après les décrets d'attribution), change-t-elle la donne? Les socialistes et les écologistes sont-ils fondamentalement sur la même ligne concernant l'aménagement du territoire en général et celui de la région capitale en particulier ?

Il suffit d'aller du côté de Nantes pour avoir la réponse [*forte opposition des écologistes à l'implantation de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes*]... Ils ont des désaccords qui sont importants. D'ailleurs, Cécile Duflot et le groupe des Verts au Conseil régional d'Ile-de-France étaient en pointe contre le projet de Grand Paris de Christian Blanc, ancien secrétaire d'Etat chargé du développement de la région capitale.

Cela dit, je ne suis pas sûr que cela ait beaucoup d'importance aujourd'hui. Ce n'est pas Cécile Duflot qui a en charge le volet gouvernance, elle a dans son portefeuille ministériel le projet qui concerne principalement les transports en commun, ce qui est tout de même largement acceptable par des écologistes. **C'est par ailleurs un projet de développement urbain autour des futures gares de ce réseau de transports en commun, dans un esprit de densification de l'agglomération (réclamée par ailleurs par les écologistes), et qui est soutenu fortement par les élus locaux.** Sur d'autres dossiers, la discipline budgétaire européenne en particulier, on a vu par ailleurs que les ministres écologistes, plutôt que de se mettre en porte-à-faux par rapport au gouvernement, préféraient s'abstenir de toute déclaration.

Les divergences entre écologistes et socialistes sur le Grand Paris peuvent donc avoir des effets à la marge mais n'auront pas pour conséquence de remettre en cause fondamentalement les projets.

La Société du Grand Paris, créée sous le quinquennat de Nicolas Sarkozy dans le but de déployer le projet de transports "Grand Paris Express", risque-t-elle d'être une coquille vide, au vu du nouveau contexte politique et budgétaire ? Quel rôle est-il désormais prévu pour les contrats de développement territorial (entre l'Etat et les collectivités concernées par l'implantation des nouvelles gares), créés par la loi du 3 juin 2010 ?

Aujourd'hui, les contrats de développement territorial satisfont tout le monde car les élus locaux souhaitent que leurs projets soient actés de manière contractuelle avec l'Etat. Je crois donc qu'ils ne seront pas remis en cause par le gouvernement, même s'il peut infléchir sur le contenu des contrats qui sont actuellement en cours de négociation avec les collectivités territoriales concernées. Pour le moment, il y a seulement des accords-cadres qui ont une valeur politique certaine, mais qui n'ont pas de valeur juridique.

La Société du Grand Paris est le seul maître d'ouvrage du futur réseau. Le fait que ce réseau soit réalisé plus lentement et avec d'autres sources de financements que celles qui étaient prévues ne remet pas en cause l'existence de cet établissement public. Peut-être y aura-t-il fusion avec le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF, qui gère le réseau existant) mais je n'y crois pas énormément, **ne serait-ce que parce que la Société du Grand Paris est un outil conçu pour être aux mains de l'Etat.** Maintenant que la gauche est au gouvernement, on ne voit pas pourquoi elle se priverait de cet outil qu'elle contrôle. Et puis les institutions disparaissent difficilement dans ce pays...

A propos de la "gouvernance" du Grand Paris, l'enjeu se situe aujourd'hui entre des projets flous de communauté urbaine unique et une tendance empirique de développement des intercommunalités en Ile-de-France, selon la "théorie de la marguerite" de Patrick Braouezec, les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) formant autant de "pétales" autour du cœur urbain qu'est la capitale. Cela va-t-il continuer à être une réalité ou se dirige-t-on à terme vers une Communauté urbaine du Grand Paris, éventuellement par l'intermédiaire de Paris Métropole ?

A court terme, je n'y crois pas vraiment mais à long terme tout est possible. La question de la gouvernance ne doit pas être posée sous l'angle de la "bonne gouvernance", même si cela paraît relever du bon sens. Il n'y a pas de bonne réponse en soi en termes de gouvernance, de même qu'il n'y a pas de "bonne" politique d'aménagement du territoire en soi. Il n'y a de "bonne" politique qu'en fonction de l'acteur qui se pose la question.

Une "bonne" politique d'aménagement est en réalité une politique qui permet de répondre aux problèmes que l'on juge prioritaires. Si l'on est un élu des Hauts-de-Seine ou un élu de Seine-Saint-Denis, on n'aura pas

la même manière de voir les choses. Et le bon système de gouvernance est celui qui permet de mettre en œuvre les politiques d'aménagement jugées pertinentes et prioritaires par les acteurs en question, qui ne sont pas forcément d'accord.

D'autre part, la gouvernance doit être vue sous l'angle de la faisabilité. Un "bon" système de gouvernance est un système qui peut être mis en place. Un système théorique, qui ne peut pas être mis en œuvre car il se heurte à des résistances trop importantes, n'a strictement aucun intérêt, c'est une posture. Pas une stratégie pour le territoire. Aujourd'hui, le consensus est assez large entre élus locaux pour refuser une Communauté urbaine – mais peut-être l'Etat l'imposera-t-il ? – et pour préférer une solution qui leur laisse une marge de pouvoir importante.

Que pensez-vous de la proposition de l'ancien président PS du Conseil général de la Seine-Saint-Denis, Claude Bartolone, qui préconise dans le projet de "Livre vert de la gouvernance" établi par Paris-Métropole la fusion des départements de Paris et de la petite couronne et la création d'une communauté urbaine couvrant le cœur de l'agglomération, avec des compétences en matière d'habitat et de développement ? Est-ce réalisable ? Ne peut-on pas croire, comme Pierre Mansat, que cela aboutirait à créer, selon ses termes, un "monstre bureaucratique de 7 millions d'habitants" ?

Cette proposition, qui était d'ailleurs auparavant celle d'un sénateur UMP de la Seine-Saint-Denis, Philippe Dallier, correspond aux besoins et aux impératifs particuliers d'une collectivité territoriale qui est en très grande difficulté financière. Cela ne correspond pas en revanche aux impératifs d'autres composantes de la petite couronne : les Hauts-de-Seine, bien évidemment, ne sont pas dans la même situation puisque c'est précisément ce territoire (et Paris) qui serait ponctionné pour combler le trou financier de la Seine-Saint-Denis. La faisabilité politique de cette proposition me semble donc faible.

Par ailleurs, son autre défaut est qu'elle laisse de côté la grande couronne. Or les frontières entre grande et petite couronne sont assez artificielles. Du point de vue urbain, Argenteuil (Val d'Oise) fait partie de la zone dense de l'agglomération, alors que le nord-est de la Seine-Saint-Denis, qui est assez périurbain, devrait faire partie de la grande couronne.

Une solution de coopération n'a donc de sens que si elle est à l'échelle de la métropole dans son ensemble. Un autre obstacle réside dans le fait que le Conseil régional d'Ile-de-France s'opposerait à une Communauté urbaine qui le viderait d'une importante partie des ses prérogatives.

Que vous inspire le projet "Seine Métropole" d'Antoine Grumbach qui, sur le modèle londonien et de la Tamise notamment, a proposé lors de la consultation de 2009 d'ouvrir davantage Paris vers la mer et l'estuaire de la Seine, jusqu'au Havre en passant par Rouen et la Confluence Seine-Oise ?

Ce projet peut s'appuyer sur la vision que Napoléon avait de l'aménagement de Paris ("Paris, Rouen, Le Havre forment une même ville dont la Seine est la grand-rue") mais, que je sache, il ne connaissait pas très bien la situation actuelle de la métropole parisienne !

Londres est beaucoup plus proche de la mer et Londres est un port, ce que Paris n'est pas (en tout cas pas un port maritime). Un tel aménagement pour l'aire métropolitaine parisienne signifierait des coûts absolument considérables puisqu'il s'agirait d'un aménagement linéaire sur une très grande distance. C'est donc à la fois une idée séduisante et une idée qui n'a aucune chance d'être mise en œuvre.

Aujourd'hui, on se dirige bien plus vers une métropole compacte que vers une aire urbaine Paris-Rouen-Le Havre. De plus, la ligne à grande vitesse Paris-Normandie a actuellement du plomb dans l'aile... Il s'agira certainement d'un des premiers projets abandonnés en raison de la crise des finances publiques alors qu'il figure dans le schéma national d'infrastructures de transports, adopté en 2011.

Dans un avenir plus lointain, à partir de quand considérez-vous que l'aménagement concret (en termes de projets urbains) va se poser dans une perspective métropolitaine du Grand Paris, comme on a pu l'appréhender de manière très virtuelle lors de la consultation internationale de 2009 ?

C'est déjà le cas, il existe certains projets qui ont été pensés il y a quelques années et qui s'inscrivent dans un cadre métropolitain. La Plaine Saint-Denis, le projet des docks de Saint-Ouen (avec la Cité du Cinéma de Luc Besson), le départ vers la proche banlieue nord ou est d'un certain nombre de sièges sociaux, tout cela est le signe qu'il existe un mouvement extrêmement profond et très spectaculaire d'aménagement et de redéfinition de l'espace métropolitain. On le retrouve aussi au niveau des populations, les classes moyennes s'installent de plus en plus au-delà du périphérique vers l'est (Montreuil), vers le nord aussi (Aubervilliers). C'est un mouvement qui va prendre des années, qui va en partie s'appuyer sur des projets d'aménagement mais aussi sur des initiatives des populations ou des grandes entreprises.

Concernant le projet global, savoir si les projets liés aux contrats de développement territorial vont être mis

en œuvre tôt au tard va dépendre en grande partie du rythme de réalisation du Grand Paris Express, parce que c'est ce réseau qui va faire entrer ces territoires de manière durable dans un fonctionnement métropolitain. Certains le sont déjà (la Plaine Saint-Denis est déjà très bien desservie) mais dans d'autres cas, l'arrivée du Grand Paris Express va vraiment totalement changer la donne.

Pour le Plateau de Saclay, en particulier ?

Le Plateau de Saclay est déjà intégré dans un fonctionnement métropolitain et l'amélioration des dessertes peut fortement accentuer cette tendance. Mais c'est un territoire très complexe, très conflictuel, entre la Communauté d'agglomération du Plateau de Saclay, dont le président est devenu ministre délégué à la ville (François Lamy) et l'établissement public de Paris-Saclay (dirigé par Pierre Veltz), créé par la loi sur le Grand Paris. Les choses ne semblent pas encore tranchées.

A propos de François Lamy, ministre délégué à la ville, comment la politique de la ville doit-elle s'intégrer au projet de Grand Paris ?

Ce que l'on sait des projets du ministre, pour l'instant, c'est qu'il veut concentrer les moyens sur les quartiers les plus en difficulté, ce qu'il a récemment expliqué lors d'une réunion des acteurs de la politique de la ville à Roubaix. Cela va signifier que certains quartiers en Ile-de-France qui bénéficiaient des crédits de la politique de la ville ne vont plus y être éligibles – ce sera donc aux intercommunalités, notamment, de prendre le relais ou par le biais des crédits des contrats de développement territorial dans le cas des territoires concernés par les nouvelles gares – et, à l'inverse, d'autres territoires franciliens, notamment la Seine-Saint-Denis mais pas seulement, vont bénéficier d'un effort supplémentaire.

Dans le projet élaboré par Christian Blanc, c'est une dimension qui n'était pas totalement absente puisque, pour des raisons à mon avis essentiellement tactiques (afin de réfuter la thèse d'un réseau de transports essentiellement fait pour les riches), il avait prévu une boucle dans le nord et l'est de la Seine-Saint-Denis, desservant des villes comme Tremblay-en-France ou Clichy-sous-Bois et Montfermeil. Cela va permettre un certain désenclavement de ces territoires, notamment sur le plan de l'habitat et de l'équipement. Il y a donc une synergie certaine entre le projet du Grand Paris et les objectifs de la politique de la ville.

Peut-il exister un acteur unique concernant le logement pour le Grand Paris ?

Aujourd'hui, il existe en effet plusieurs acteurs (l'Etat, les offices publics HLM, les promoteurs), or le logement ne peut pas être abordé autrement que de manière globale. Le haut niveau des prix sur le marché fait porter une grande partie de la demande sur le logement social et s'il y a une offre massive sur le marché privé à des prix acceptables, la pression sur le parc social diminue, les deux dimensions sont donc extrêmement interdépendantes. A l'inverse, en raison de la dégradation du parc social, certaines populations vont de plus en plus vers le parc privé. On ne peut donc pas concevoir une politique du logement sans prendre en compte ces deux aspects.

Mais c'est bien une question métropolitaine car le marché fonctionne à l'échelle métropolitaine et le bassin de logement est lui aussi métropolitain, avec bien entendu des sous-bassins (mais pas forcément très distincts). Il existe bien entendu des segments de marché mais la réalité est bien métropolitaine. Agir sur le logement, c'est donc agir à l'échelle de la métropole. Sans doute un acteur régulateur est-il nécessaire mais cela ne suffira pas. Tout aussi importante que la question de la régulation est celle de la réforme de l'article 55 de la loi SRU [*loi solidarité et renouvellement urbain, votée en 2000, incitant notamment les communes importantes à construire 20% de logements sociaux*], pas tant dans l'augmentation du quota (de 20 à 25 %) que dans la mise en œuvre d'une politique de sanction financière qui soit réellement efficace.

Il ne faut pas oublier également que le logement a des conséquences multiples, c'est le facteur principal de la ségrégation sociale et ethnique dans l'agglomération. Agir sur le logement est donc absolument capital à l'échelle du Grand Paris. Il n'y aura pas de politique métropolitaine sans une politique extrêmement volontariste et massive sur le logement

Commentaire du 30/10/12 10:03

A en juger par votre article, ce livre de Philippe Subra est certes intéressant, mais pour aborder le sujet du Grand Paris avec davantage de recul, je recommande le livre "Grand Paris - sortir des illusions, approfondir les ambitions", publié le 20 septembre dernier par Jean-Pierre Orfeuil et Marc Wiel aux éditions Scrineo : http://www.scrineo.fr/f/index.php?sp=liv&livre_id=176. Selon Pierre Mansat, qui l'a préfacé, c'est un livre qui gratte : <http://www.pierremansat.com/article-un-livre-qui-gratte-grand-paris-sortir-des-illusions-approfondir-les-ambitions-111368958.html>.