

Le Grand Paris Express s'essouffle

3 janvier 2013 à 22:46

Par **SIBYLLE VINCENDON**

Prend-on du retard sur un projet quand on abandonne un calendrier irréaliste ? Les 205 kilomètres de métro automatique du Grand Paris Express devaient être construits en dix ans sous Nicolas Sarkozy. Un rythme jamais vu, même en Chine. Le raisonnable Jean-Marc Ayrault s'apprête à casser ce rêve de puissance : hier, le Premier ministre a annoncé à la sortie du Conseil des ministres qu'un nouveau calendrier serait établi.

Demi surprise : on sait depuis quelques semaines que cet échéancier devrait être arbitrée vers le 15 février par Matignon. Sans doute les choix se fonderont-ils sur les hypothèses d'étalement des travaux - et donc des dépenses - qu'a dessinées Pascal Auzannet, ancien directeur des RER à la RATP et auteur d'un rapport qui a été remis en décembre à la ministre de l'Égalité des territoires, Cécile Duflot. Ce texte concluait que le coût global du projet avait été sous-estimé de 50 %, s'élevant à 30 milliards d'euros plutôt qu'à 20 milliards. Le rapporteur proposait divers scénarios de réalisation des quatre lignes, s'étalant de 2026 à 2040. Avec des mises de fond variables de la part de l'État. Mais, surtout, le rapporteur enjoignait l'État à choisir au nord entre le Grand Paris Express et CDG-Express, le projet de desserte directe de l'aéroport Charles-de-Gaulle perpétuellement remis à plus tard.

03/01/2013

Ayrault promet un nouveau calendrier pour le Grand Paris Express

L'annonce par Jean-Marc Ayrault, aujourd'hui à la sortie du Conseil des ministres, d'un "nouveau calendrier" pour la réalisation du Grand Paris Express n'est pas vraiment une surprise : depuis la remise du rapport de Pascal Auzannet, qui dessine différents scénarios de livraison de ces 205 kilomètres de métro automatique, le terrain semblait bien balisé pour décider d'un étalement des travaux, et donc des dépenses. Cet arbitrage devrait intervenir vers le 15 février.

Il est désormais clair que le dossier est suivi de près à Matignon et d'autant plus que le nouveau préfet de la région Ile-de-France, Jean Daubigny, fut en poste en Pays de la Loire où il travailla avec Jean-Marc Ayrault, maire de Nantes. Les perspectives d'un étalement des travaux étant perçues par certains élus - dont Valérie Pécresse - comme celle d'un coup d'arrêt, voire d'un enterrement de première classe, qu'en est-il ?

Dans l'histoire des grands projets, l'étalement des travaux et le gonflement des additions est un classique. A la fin des années 80, Michel Rocard, Premier ministre, décidait de lancer les deux projets concurrents Eole (SNCF) et Météor (RATP, actuelle ligne 14), mais les rabiotait tous les deux au tronçon central. Après quoi, ont suivi retards et aléas de chantiers, la routine en somme. On n'a pas eu Saint-Lazare - Olympiades d'un seul coup. Et le prolongement d'Eole à l'ouest, qui aurait dû intervenir en 2000, est à peine lancé de nos jours.

C'est donc avec une certaine circonspection que les spécialistes ont entendu en 2008 Christian Blanc, secrétaire d'État au Développement de la région capitale, promettre son nouveau réseau pour dans dix ans, grâce à l'action simultanée de dix tunneliers. **Cette prédiction fantaisiste a été ensuite bien encombrante pour ses successeurs.**

André Santini, président de la Société du Grand Paris, a certes répété de nombreuses fois en conférence de presse l'anecdote de ce ministre de la IVème qui inaugurerait tellement de tronçons qu'on avait fini par l'appeler M. Tronçon. Affirmant que lui, ne serait pas M. Tronçon. Il n'empêche, le prudent Maurice Leroy, dernier ministre du Grand Paris de la droite, déploya beaucoup d'habileté pour contourner les questions de calendrier. Ajoutant souvent en off qu'on ne pourrait évidemment pas faire tout en même temps. Aucun élu n'ignore ces réalités. Mais chacun milite pour passer dans les premiers. Là aussi, la routine.

Commentaires de l'AMUTC

Techniquement il est possible d'aller assez vite si on a les fonds. Le problème est que l'on n'a pas les fonds (c'est le choix politique de l'actuel gouvernement, pas différent du précédent). Il s'il ajoute la grossière manipulation qui a consisté à minorer au départ le coût du projet, pour le rendre crédible et éviter de faire des choix douloureux. Paradoxalement Auzannet persiste dans cette direction : on ne fait pas de choix, on étale ! Reste à choisir par où commencer...

Grand Paris : Jean-Marc Ayrault va proposer un nouveau calendrier de réalisation du réseau des transports

| 03/01/2013 | 13:43 | Transport et infrastructures

Jean-Marc Ayrault a annoncé le 3 janvier qu'il allait proposer un « nouveau calendrier de réalisation du réseau des transports du Grand Paris », alors que de nombreux élus d'Ile-de-France se sont inquiétés en décembre du financement et des délais de réalisation du méga projet.

"Le schéma national des infrastructures de transports, qui sera revu ce semestre, fixera le nouveau calendrier de réalisation des grands projets. Je proposerai un nouveau calendrier de réalisation du réseau de transport du Grand Paris", a déclaré le Premier ministre en présentant en Conseil des ministres le programme de travail du gouvernement pour le premier semestre 2013.

[Ces annonces font partie de la "stratégie d'investissements" à l'horizon de 2020, dont il a été chargé par le Président de la République lors de ses vœux radio-télévisés le 31 décembre.](#)

Jean-Marc Ayrault a également précisé qu'il avait "décidé d'une réallocation de 2 milliards d'euros du programme d'investissements d'avenir", sur les 35 mds d'euros que comportait ce programme mis en place sous le quinquennat Sarkozy.

Sur le dossier du Grand Paris Express, l'ancien directeur des RER de la RATP, Pascal Auzannet, avait remis à la mi-décembre à la ministre Cécile Duflot un rapport officialisant plusieurs mauvaises nouvelles : un surcoût faramineux qui porte le projet de supermétro automatique à près de 30 milliards d'euros et un séquençage des travaux qui a inquiété les élus, surtout ceux dont les territoires seraient servis en dernier, dans un calendrier repoussé au-delà de 2025.

L'Association Grand Paris salue l'engagement de Jean-Marc Ayrault

BUSINESS IMMO 03.01.2013

L'Association Grand Paris n'a pas tardé à réagir à la déclaration de Jean Marc Ayrault sur le projet du réseau de transports Grand Paris Express. Elle a salué l'engagement du Premier ministre, tout en rappelant ses souhaits pour la concrétisation du Grand Paris.

L'Association Grand Paris a salué l'engagement du Premier ministre sur l'avenir du dossier du Grand Paris, tout en se disant "surprise que Jean Marc Ayrault n'ait dit mot sur la question douloureuse de la gouvernance".

[L'Association Grand Paris propose au Premier ministre de "prendre ses responsabilités et de créer une « métropole internationale »](#) regroupant les communes denses de l'agglomération avec une gouvernance démocratique, un budget commun et une compétence étendue aux domaines de l'aménagement, du logement, des transports locaux, du développement économique et de péréquation des finances locales". Un "cœur d'agglomération" qui serait complété par "quatre à cinq « agglomérations urbaines » périphériques débordant sur la troisième couronne parisienne – au-delà de la frontière actuelle de la région Ile de France (incluant l'Oise, l'Eure...) pour être en conformité avec les réalités urbaines vécues par les citoyens du « Très Grand Paris » et éviter une métropole à deux vitesses...", indique l'association.

L'association espère également que son souhait "[de prioriser l'axe La Défense-Saint Denis-Roissy CDG](#)" soit entendu par Jean-Marc Ayrault, "afin de désenclaver le nord de Paris, ainsi que d'apporter une réponse urgente à la liaison Paris-Roissy suite à l'enterrement de la liaison CDG Express..."

Commentaires de l'AMUTC

Les usagers internationaux, la Défense passent avant les autres usagers...

« Il est nécessaire de faire des arbitrages stratégiques pour l'avenir de la métropole avec un axe nord prioritaire puis les liaisons lourdes avec les aéroports internationaux, point noir de l'Ile-de-France, souligne Antonio Duarte, architecte-urbaniste et président de l'Association Grand Paris. L'avenir du Grand Paris se décide aujourd'hui : [la gouvernance doit être décentralisée](#) et structurée avec des compétences fortes et en associant les citoyens. Paris Métropole doit devenir une réalité urbaine avec un budget, des élus au suffrage universel dès 2014 à l'occasion du renouvellement territorial. »

Et de prévenir le Premier ministre : "Si le gouvernement reste sourd aux attentes des citoyens, l'Association Grand Paris n'exclut pas de lancer une pétition citoyenne pour organiser un référendum d'initiative populaire pour créer une métropole avec un « Maire du Grand Paris » élu au suffrage universel direct dès 2014 ! Nous saluons le soutien précieux apporté par Anne Hidalgo et Jean-Marie Le Guen à cette proposition, qui lui donne de la force pour devenir demain une réalité démocratique..."

Commentaires de l'AMUTC

Il faudrait déjà que le gouvernement cesse d'usurper les prérogatives du Conseil Régional et du STIF et contribue au financement des transports en Ile-de-France sur des bases similaires à celle des autres métropoles sans prétendre définir par la loi l'emplacement des gares !

« Le Val d'Oise n'a pas besoin d'une gare sur le Triangle de Gonesse » pour EELV 95

VOnews Rédigé le 7/01/2013 - 0 Commentaires

Ayant pris connaissance du rapport Auzannet, qui préconise un report du lancement des travaux du métro du Grand Paris, les écologistes valdoisiens réagissent. Pour eux, « le Val d'Oise n'a pas besoin d'une gare sur le Triangle de Gonesse mais d'une amélioration des transports utile à tous ses habitants ».

Les conclusions du rapport Auzannet, qui préconise le report de la mise en place du Grand Paris Express, avaient fait réagir de nombreux élus valdoisiens il y a quelques semaines. A l'image du président du Conseil général du Val d'Oise, Arnaud Bazin et de nombreux élus de toutes sensibilités, ils avaient été nombreux à monter au créneau pour dénoncer un changement de calendrier dans la mise en place du projet. Une protestation unanime... ou presque.

Aujourd'hui les écologistes du Val d'Oise répondent à ceux qui réclament la mise en service du Grand Paris Express dans les plus brefs délais. « *Le Val d'Oise n'a pas besoin d'une gare sur le Triangle de Gonesse mais d'une amélioration des transports utiles à tous ses habitants* », clament-ils. Et pour justifier sa position, EELV 95 évoque des projets coûteux pour un intérêt limité : « *La seule incursion de cette ligne dans le 95 est un coude de 7 kilomètres inutile et coûteux ayant pour unique but de desservir le mégalomane projet Europa city* ».

Une addition qui pourrait en outre être bien plus corsée qu'initialement prévu. « *Estimé à 15 milliards d'euros, il [le projet] était très clairement sous-évalué et plus proche des 20 à 30 milliards d'euros comme indiqué dans le rapport* », fustigent les écologistes. Et d'ajouter : « *Certains spécialistes estiment d'ailleurs qu'en comptabilisant l'entretien des voies, le renouvellement du parc et des lignes existantes, on atteindrait 60 milliards d'euros* ».

Opposé à la construction d'une gare du Grand Paris Express dans le triangle de Gonesse, EELV 95 propose d'autres solutions, plus en adéquation selon la formation avec les souhaits des habitants. « *Non, cette gare ne répond pas aux attentes des valdoisiens qui veulent avant tout une amélioration des services de transports existants pour remédier aux dysfonctionnements du RER D, la multiplication des bus en site propre et des réseaux de tramway* », arguent-ils.

Hormis EELV, le rapport Auzannet soulève une vague de mobilisation dans le Val d'Oise...

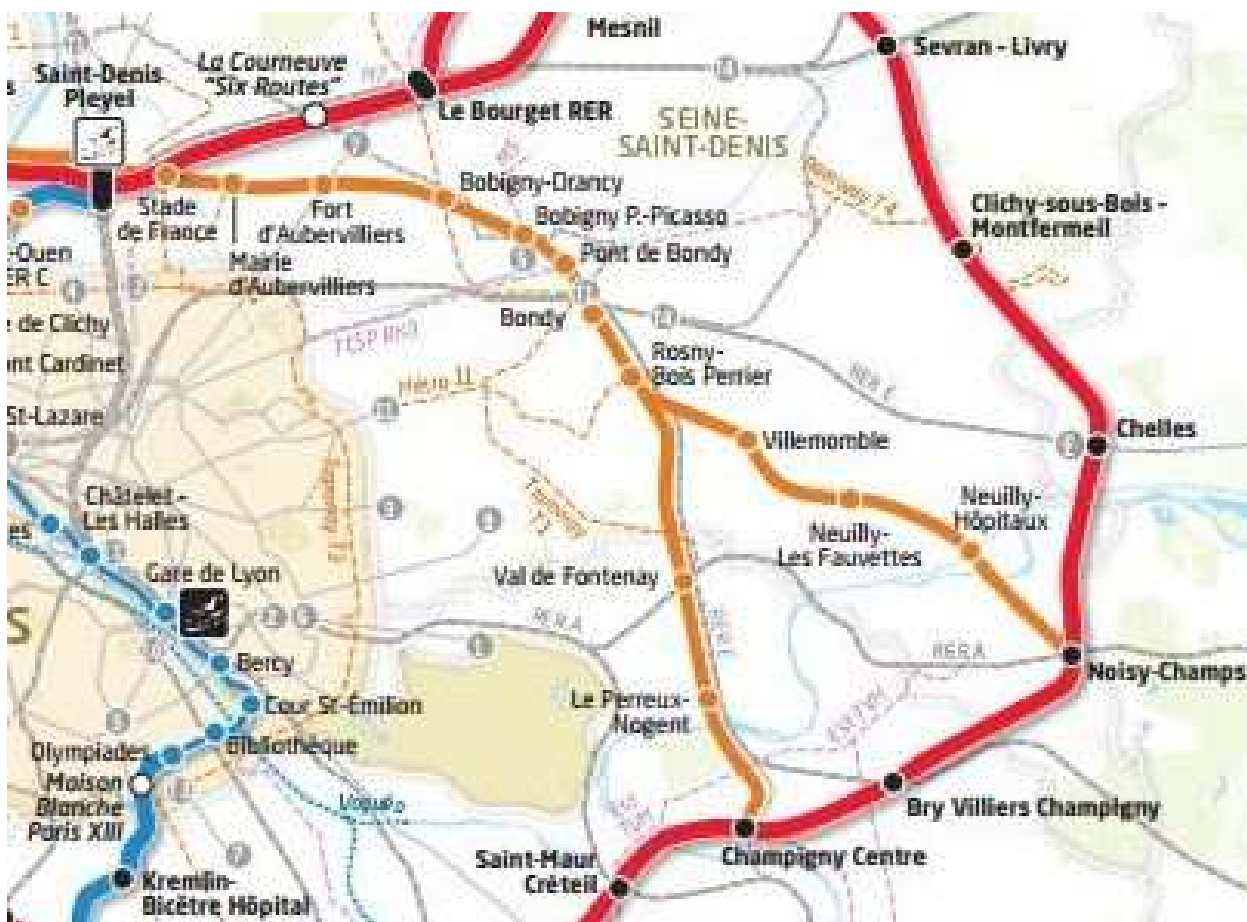
Commentaires de l'AMUTC

Les verts du Val d'Oise ont raison. Les fonds doivent aller à l'amélioration des transports et non à des projets d'urbanisation délirants.

Grand Paris Express : quels scénarios pour la ligne orange ?

Publié le 7 janvier 2013 par C.Dubois 94icitoyens

Arc Est intermédiaire entre la capitale et la ligne rouge Est du Grand Paris Express, la ligne orange doit relier Saint-Denis Pleyel à Rosny avant de partir en fourche vers Noisy Champs et Champigny. Le rapport Auzannet évalue son coût à 5 milliards d'euros, suggère de réfléchir à une maîtrise d'ouvrage par la Société du Grand Paris plutôt par le STIF et propose plusieurs plannings de concrétisation en fonction du budget qui sera imparti au métro périphérique. Détail de ces projections.



Le rapport de Pascal Auzannet, remis début décembre à la ministre de l'Égalité des territoires Cécile Duflot, a réévalué le coût du Grand Paris Express de 20 milliards à 30 milliards d'euros et proposé différents plannings de réalisation pouvant aller jusqu'en 2040 au lieu de 2026, selon les modalités budgétaires envisagées. Au sortir du premier Conseil des ministres 2013, le premier ministre, Jean-Marc Ayrault a indiqué qu'il annoncerait l'arbitrage qui sera choisi d'ici le quinze février, donnant encore quelques semaines aux élus locaux pour défendre l'urgence de ce projet pour leurs territoires.

La ligne du désenclavement

Proposée de manière complémentaire au réseau du Grand Paris Express, avec une maîtrise d'ouvrage du STIF (syndicat des transports d'Ile de France qui dépende la région), alors que le reste du projet doit être géré par la SGP (Société du Grand Paris dépendant de l'Etat), la ligne orange correspond en partie à l'ancien projet Arc Express, présenté en 2010 par la région en concurrence avec celui de l'Etat (qui correspond plus à l'arc rouge). Les deux projets ayant fusionné début 2011, cette ligne orange a permis de concilier les deux visions concernant le Grand Paris Est, ainsi que les exigences des départements du Val de Marne et de la Seine Saint Denis.

En termes d'intérêt stratégique pour la métropole parisienne, elle a une importante fonction de désenclavement de territoires dont plusieurs font l'objet de programmes de rénovation urbaine (PRU). Elle doit aussi relier entre eux différents pôles économiques comme Val de Fontenay, Noisy le Grand, Aubervilliers, Saint Denis, la Cité Descartes, ainsi que les trois villes préfectorales de Nanterre, Bobigny et Créteil. Plus à l'Est, elle irriguera le secteur en développement du côté de Neuilly sur Marne (ZAC de Ville Evrard, ZAC de Maison Blanche).

Capitale pour donner de l'air à la proche banlieue Est, la ligne orange n'est en revanche pas considérée comme stratégique pour relier les aéroports.

Commentaires de l'AMUTC

La ligne orange est hybride : elle est à la fois une composante de la rocade de proche banlieue (héritage Arc Express) et un moyen de désenclaver Neuilly sur Marne (ligne Bartolone Mahéas). **Ces fonctions sont incompatibles entre elles.** La présentation qui en est faite est très contestable puisqu'elle fait allusion à des villes qui ne sont pas situées sur la ligne Orange (Noisy-le-Grand et Créteil)

Un trafic moyennement important

En termes de trafic, le rapport Auzannet projette un haut niveau de trafic sur la branche commune de Saint Denis Pleyel à Bobigny et un niveau moyen sur les deux branches de la fourche. Pour précision, les tronçons ont été qualifiés selon quatre typologies de trafic (le très haut niveau correspond à plus de 15 000 personnes horaires en heure de pointe, le haut niveau entre 10 000 et 15 000, le niveau moyen entre 5000 et 10 000 et le niveau faible en dessous de 5 000).

Commentaires de l'AMUTC

On retrouve là l'effet du choix d'une fourche qui affaiblit fortement le rôle de maillage de la rocade. Il s'y ajoute l'interrogation sur l'exploitation et les correspondances (notamment à Champigny) qui ont un impact fort sur la fréquentation.

Du STIF à la SGP ?

En termes de coût, la ligne orange avait initialement été évaluée à 4 milliards d'euros, et il était prévu que la SGP contribue à son financement à hauteur maximale de 2 milliards d'euros. Contrairement au reste du réseau, cette partie complémentaire ne devait en revanche pas être gérée par la SGP mais directement par le STIF (région).

Le rapport Auzannet réévalue le coût de la ligne orange de 4 milliards à 5 milliards d'euros. Une hausse qui s'explique à la fois par le choix de prolonger les quais, initialement prévus d'une longueur de 90 mètres, à une longueur de 120 mètres, **afin de s'aligner avec la ligne rouge et d'assurer l'interopérabilité entre les deux.** A cela s'ajoute la nécessité d'adapter le matériel ou encore, dans une moindre mesure, les coûts d'acquisition foncière.

La ligne orange pèse ainsi un sixième du coût total du projet Grand Paris Express qui comprend aussi la grande ligne rouge périphérique, la ligne bleue qui prolonge la ligne 14 et encore la ligne verte vers Saclay.

Afin d'optimiser la gouvernance, le rapport recommande de réfléchir à une maîtrise d'ouvrage de la ligne orange par la SGP et non plus par le STIF, soulignant que cela permettrait de garantir le financement du projet. Il est toutefois suggéré d'attendre la fin de l'enquête publique dédiée à la ligne orange avant de statuer sur ce point. (Pour rappel, la concertation puis l'enquête publique sur la ligne orange devraient démarrer en 2013).

Commentaires de l'AMUTC

Une maîtrise d'ouvrage unique s'impose. Le mieux serait de placer la SGP sous la tutelle du STIF et de lui donner la maîtrise d'ouvrage de la rocade.

Avant 2030 ou après 2040 ?

Le rapport Auzannet propose trois scénarios de réalisation, **du plus cher** – opérationnel rapidement – au plus lent.

Dans le premier, la ligne orange serait opérationnelle de Pleyel à Noisy Champs en 2021, et de Rosny à Champigny en 2025. Mais le rapport considère cette hypothèse comme « *non envisageable dans le contexte budgétaire* », qui porterait le niveau de dotation de l'Etat et des collectivités de 4,9 milliards à 12 milliards d'euros.

Outre l'aspect financier, le rapport conclut également à l'irréalisme technique de cette hypothèse : « *En considérant que les travaux se déroulent de 2015 à 2025, cela suppose alors une construction de 18 km par an en moyenne annuelle. A notre connaissance, un tel rythme n'a jamais pu être constaté en Europe sur une telle période. Peut-être en Chine ou les conditions de travail sont différentes.* »

Commentaires de l'AMUTC

Etaler le projet dans le temps coûte évidemment plus cher. Ainsi le scénario rapide est le moins cher et le plus performant économiquement. Le problème est uniquement budgétaire : le surcoût caché du projet de 10 milliards d'euros (honte à vous Huchon et Leroy !) doit être financé et il n'est pas possible d'emprunter sans apport « personnel »...Et le gouvernement (la région) n'ont pas d'économies...

Dans un second scénario, le tronçon Pleyel-Rosny serait opérationnel en 2020, la branche Rosny-Noisy vers 2024 et la branche Rosny Champigny serait mise en balance avec la portion de ligne rouge reliant Champigny à Noisy pour être opérationnelle avant cette dernière, vers 2026, ou après, en 2030.

L'argument pour construire la portion rouge Champigny-Noisy après la portion orange Rosny Champigny : la difficulté technique de réalisation pour seulement une station intermédiaire (la gare des 3 communes Bry-Villiers-Champigny). L'argument contraire : [l'existence de la ligne de RER E, qui relie déjà Champigny à Rosny](#). Dans ce scénario 2, la dotation initiale des 4,9 milliards d'euros est bien respectée jusqu'en 2026 mais le rapport indique qu'il faudra ensuite trouver de nouveaux financements ou allonger encore le calendrier, ce qui, pour la ligne orange, pourrait repousser encore la livraison de l'un des tronçons mis en balance.

Commentaires de l'AMUTC

Le doublonnage de la ligne orange avec le RER E montre la pertinence du projet de tracé direct de l'AMUTC qui relie directement Val de Fontenay à Bobigny La Folie, tracé plus court, moins cher, plus rapide et qui, cerise sur le gâteau désenclave le plateau des 6 communes en maillant le T1 et la M11 (et demain la M9) et dessert l'IUT et l'hôpital intercommunal.

Le troisième scénario ne change rien pour la partie 93 de la ligne orange, à savoir Pleyel-Bobigny, puis Bobigny-Noisy, mais rallonge encore les délais pour le tronçon val de marnais Rosny-Champigny. Il reste mis en balance avec l'axe rouge Champigny-Noisy, mais avec des délais de concrétisation pouvant aller jusqu'à 2040 – [en considérant bien sûr qu'il n'y aura aucun retard technique](#)... Les données du problème étant ainsi posées, c'est désormais au politique de procéder à l'arbitrage ou de trouver de nouvelles sources de financement.

Huchon (PS) veut le Grand Paris Express "dans son intégralité"

10 janvier 2013 à 21:42

Le président de la région Ile-de-France Jean-Paul Huchon (PS) a affirmé jeudi qu'il voulait que le réseau de transports du Grand Paris "soit réalisé dans son intégralité", alors que le gouvernement va proposer un nouveau calendrier.

Le projet de ["Grand Paris Express n'est pas un luxe, il est encore moins une utopie"](#) a lancé M. Huchon en présentant ses vœux, devant plusieurs ministres dont la ministre du logement Cécile Duflot, ainsi que devant le maire de Paris Bertrand Delanoë. "Je souhaite donc qu'il soit réalisé dans son intégralité", a-t-il ajouté. ["Je m'en porte garant"](#).

"Le Premier ministre Jean-Marc Ayrault l'a d'ailleurs encore rappelé la semaine dernière : il définira très prochainement le nouveau calendrier", a souligné M. Huchon. M. Ayrault a annoncé qu'il allait proposer un "nouveau calendrier de réalisation du réseau des transports du Grand Paris", alors que de nombreux élus d'Ile-de-France se sont inquiétés en décembre du financement et des délais de réalisation du méga projet.

Un ancien responsable de la RATP, Pascal Auzannet, a en effet remis à la mi-décembre à Mme Duflot un rapport officialisant plusieurs mauvaises nouvelles : un surcoût faramineux qui porte le projet de métro automatique à près de 30 milliards d'euros et un séquençage des travaux qui a inquiété les élus, surtout ceux dont les territoires seraient servis en dernier, dans un calendrier repoussé au-delà de 2025.

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

Le Grand Paris Express "est à la fois un investissement essentiel pour la croissance en Ile-de-France et un outil crucial pour résorber les disparités entre les territoires", a martelé M. Huchon. "Il bouleversera dans les quinze prochaines années le visage de la Région capitale", a-t-il jugé.

M. Huchon a aussi pronostiqué que ["2013 sera\(it\) l'année de la région"](#). Le nouvel acte de décentralisation préparé par le gouvernement "transformera en profondeur les politiques publiques, et renforcera leur efficacité. Il nous permettra d'être encore plus présents aux côtés des Franciliens", a-t-il dit.

L'Ile-de-France est une région "pas comme les autres", a-t-il relevé, qui "a ses atouts, et ses propres contraintes". Parmi celles-ci il a cité le logement. "Pour être efficaces, nous plaidons depuis longtemps, avec Bertrand Delanoë (le maire PS de Paris), pour une autorité organisatrice", a-t-il rappelé.

"Cet outil doit avoir, j'en suis convaincu, un périmètre régional", a-t-il ajouté -à rebours de M. Delanoë, qui plaide pour un périmètre plus limité. "Il ne faudrait pas créer de nouvelle frontière entre les Franciliens des villes et les soi-disant Franciliens des champs", a-t-il dit. "Je suis convaincu que (..) nous trouverons ensemble des réponses pertinentes", a-t-il conclu.

Pour Jean-Paul Huchon, "le Grand Paris Express n'est pas un luxe"

Lors d'une séance de présentation des vœux le 10 janvier 2013, le président de la région Ile-de-France a réaffirmé qu'il voulait voir le Grand Paris Express réalisé "dans son intégralité". La ministre de l'Egalité des territoires Cécile Duflot doit rendre son arbitrage sur ce projet de métro automatique autour de la région capitale et annoncer un nouveau calendrier mi-février.

Jean-Paul Huchon monte à nouveau au créneau pour défendre le Grand Paris Express, cette double boucle de métro automatique qui avait fait l'objet d'un accord Etat-Région en décembre 2010.

Depuis le rapport de Pascal Auzannet rendu public fin 2012 qui avance un surcoût de 10 milliards d'euros (30 milliards au lieu de 20,5) et préconise un phasage pour réaliser des 175 kilomètres de lignes, les élus franciliens n'en finissent pas de s'inquiéter du sort qui sera réservé à cette nouvelle desserte cruciale pour la banlieue parisienne. Chacun défend âprement son tronçon de ligne.

Quelques semaines avant de rendre son arbitrage et de fixer un nouveau calendrier pour ce **projet pharaonique**, Cécile Duflot, la ministre en charge du Grand Paris a entendu Jean-Paul Huchon marteler que le métro devait être "réalisé dans son intégralité".

Le président de région juge que "le Grand Paris Express n'est pas un luxe, encore moins une utopie", arguant qu'il s'agit "à la fois d'un investissement essentiel pour la croissance en Ile-de-France et d'un outil crucial pour résorber les disparités entre les territoires".

Dans son rapport, Pascal Auzannet (ancien responsable du développement et ancien directeur des RER à la RATP) propose en effet d'établir un nouveau calendrier de réalisation de ce projet pharaonique et bâtit pour cela trois scénarios. **La mise en service du Grand Paris Express pourrait alors être repoussée à 2030, voire 2040.** Ajouté à la proposition de supprimer certains tronçons jugés trop onéreux, la coupe est pleine pour les élus franciliens qui ne désarment pas.

Le Grand Paris Express avait été lancé sous la présidence de Nicolas Sarkozy. Le projet comprenait alors la construction de quatre lignes et 57 nouvelles gares autour de Paris. la nouvelle ministre de tutelle Cécile Duflot doit rendre son arbitrage et fixer un nouveau calendrier mi-février 2013. Le scénario 2 qui repousserait les travaux à 2030 au lieu de 2025 et pour lequel Pascal Auzannet ne cache pas sa préférence, va-t-il remporter la mise ?

Aubin Busalb

- Scénario 1 : Il permettrait de respecter l'échéance de 2025, mais nécessiterait de porter la contribution de l'Etat et des collectivités locales à 12 milliards d'euros, au lieu des 4,9 initialement envisagés, ce qui semble plus qu'improbable dans le contexte budgétaire actuel.
- Scénario 2 : Il prévoit de repousser la fin des travaux à 2030. Cinq phases sont envisagées, dont les trois premières pouvant être réalisées en respectant l'enveloppe de 4,9 milliards d'ici 2026. Seraient donc retardées la phase 4 (liaisons Champaign centre-Noisy-Champs, Pont de Sèvres-Nanterre et Saclay-Versailles) et la phase 5, soit la liaison Le Bourget-Roissy. Pascal Auzannet exprime au sujet de ce dernier tronçon les plus grandes réserves, au regard de son coût (2,17 milliards d'euros) et du fait qu'il doublerait avec le projet Charles-de-Gaulle Express.
- Scénario 3 : Le mieux disant pour les finances publiques, il repousserait à 2040 la fin des travaux. Ce qui est a priori inacceptable pour les usagers des transports, comme pour les élus.