

Grand Paris Express

Quelques articles de presse et déclarations après les débats de la CNDP

Grand Paris : les satisfactions de Huchon

Sibylle Vincendon, Libération 31/01/2011

Ce soir, a lieu au Palais des congrès de la porte Maillot le dernier débat public sur les transports du Grand Paris. Le seul où aura été présentée la synthèse entre les deux projets de l'Etat et de la région. Jean-Paul Huchon, président (PS) de la région Ile-de-France, a réuni la presse juste avant ce bouquet final pour résumer toutes les satisfactions qu'il tirait de l'accord intervenu le 26 avec Maurice Leroy, ministre de la Ville.

C'est surtout l'attitude des écologistes de l'assemblée régionale qui l'a amené à dresser ce bilan. Comme on l'a vu, leurs principaux représentants, Jean-Vincent Placé, vice-président aux transports, et Cécile Duflot, présidente du groupe EELV, ont **vivement critiqué l'accord**, dans lequel ils voient une "opération de communication".

"Je ne comprends pas comment un groupe politique qui est tellement attaché au transport public s'est mis ainsi à l'écart, a commenté le président de la région. Partout où on arrive, les gens nous disent que c'est formidable. Personne ne nous dit : vous vous êtes fait rouler, vous êtes naïfs". Et de résumer : "J'ai obtenu plus avec monsieur Leroy qu'avec aucun autre ministre en douze ans".

L'accord sera débattu en séance plénière de l'assemblée régionale en mars.

Grand Paris Express : le dernier débat public

Par C.Dubois, Nogent Citoyen

Après 70 réunions qui ont attiré le chiffre record de 20 000 personnes un peu partout en Ile de France, le débat sur les projets de métro périphérique du Grand Paris se sont achevés hier soir au Palais des Congrès, dans un concert de louanges. Les élus, d'André Santini à Jean-Paul Huchon, se sont relayés pour saluer l'organisation et la qualité des réunions et se féliciter d'avoir abouti à un accord entre Etat et région et au projet unique de Grand Paris Express. Quelques voix dissonantes toutes fois, comme celle de l'élue écologiste Jean-Vincent Placé, **regrettant la philosophie initiale d'Arc Express, exclusivement fondée sur le maillage fin des territoires**, et celles d'élus ou représentants d'associations locales s'inquiétant que leur commune ait été oubliée sur le tracé, parfois un paquet de pétitions sous le bras pour faire passer leur message.

Questions autour de Marne la Vallée Disneyland et de la branche Est intermédiaire

Dans l'Est parisien, une personne s'est inquiétée de la desserte de Marne la Vallée Disneyland et une autre a demandé si le tracé proposé conjointement par les départements du Val de Marne et de la Seine Saint Denis était oui ou non acté. Concernant Marne la Vallée, le préfet de région, Daniel Canepa, a indiqué que de nouvelles dessertes seraient prévues en cas d'augmentation du nombre de voyageurs suite à l'ouverture du troisième site de Disneyland Paris, ceci dans le cadre d'une convention déjà signée il y a plusieurs mois. Concernant le tracé à l'Est, il a bien été confirmé qu'il y aurait une double boucle à l'Est, l'une Grand Est, l'autre plus proche de Paris – **sans précision sur le tracé de cette dernière** qui reste un enjeu de négociation entre les deux départements limitrophes. A l'Est toujours, les maîtres d'ouvrage ont bien pris note du refus des maires de Saint-Maur des Fossés et de Nogent sur Marne d'accueillir une nouvelle gare sur leur territoire tout en laissant entendre que le passage par Saint-Maur sera difficile à contourner.

Rééquilibrage à l'Est

Au vu de l'état actuel du projet, l'Est parisien sort plutôt renforcé du débat, qui a gagné deux boucles alors qu'une seule était proposée au départ, tandis que la seconde boucle à l'Ouest – via Saclay- se retrouve, elle, sur la sellette pour son format métro automatique. Reste bien sûr à négocier de nombreux points de détail du tracé définitif. **Les élus locaux se sont beaucoup investis dans les débats pour défendre les enjeux de leur territoire respectif** et leur lobbying intensif se poursuivra désormais directement auprès des décideurs pour influencer sur les derniers coups de crayon. Le président de séance de cette ultime réunion a également tenu à rappeler que toutes les remarques, même celles d'hier soir, figureraient dans le rapport de synthèse, et que **l'accord Etat-Région n'était qu'une contribution parmi les autres**, même si elle pèse un peu plus lourd... Le rapport final sera rendu d'ici deux mois, le tracé définitif devrait être finalisé d'ici l'été et les premières études lancées avant la fin de l'année 2011.

Usagers, collectivités locales, entreprises : comment équilibrer le surcoût de fonctionnement ?

Côté financement, Etat et région se sont accordés sur la nécessité de s'inspirer du rapport du député Gilles Carrez pour équilibrer la charge du surcoût de fonctionnement entre usagers, collectivités locales et entreprises tandis que plusieurs présidents de chambres de commerce locales ont plaidé pour éviter d'alourdir la contribution des entreprises.

Grand Paris, résister à l'offensive de la droite

Communiqué de **Céline Malaisé** conseillère régionale Gauche Unitaire d'Ile-de-France

Un communiqué du groupe Front de Gauche (PCF, GU, AC) en date du 26 janvier 2011 intitulé « Enfin un grand projet de transports pour notre région : une première grande victoire, la mobilisation doit continuer ! » laisse entendre que l'ensemble du groupe se félicite de l'accord sur une contribution commune de l'Etat et de la Région Ile-de-France à la Commission nationale des débats publics sur les projets de transports franciliens.

En tant que conseillère régionale d'Ile-de-France et membre de Gauche Unitaire, je ne m'associe pas à ce communiqué. Je considère que Grand Paris Express présenté le 26 janvier 2011 par le ministre Maurice Leroy et le président de la région Ile-de-France Jean Paul Huchon n'est pas acceptable tant sur le contenu que sur la méthode. C'est également la position des groupes Front de Gauche (PG et Alternatifs) et Europe-Ecologie-Les Verts avec lesquels j'ai quitté ce jour la réunion de la commission permanente.

En mars 2010, les Francilien-ne-s ont choisi entre deux visions de l'Ile-de-France. Dans les urnes, le projet ségrégatif du Grand Paris porté par Valérie Pécresse a été sèchement battu. La majorité régionale a donc reçu un mandat clair de la part des électeurs : défendre et mettre en œuvre un projet égalitaire, au plus près des besoins des populations pour l'Ile-de-France à l'inverse du projet du Grand Paris.

Lors des débats publics, la majorité régionale a défendu ses propositions concernant le devenir des transports franciliens en défendant son projet d'Arc Express et son plan de mobilisation des transports répondant aux besoins des populations de la Région.

Alors que le cycle de ces débats publics n'est pas clos, un compromis entre le président de Région et les défenseurs du grand Paris, ceux là même qui ont été battus l'année dernière, est annoncé dans la précipitation. C'est faire fi des préoccupations et des besoins des Francilien-ne-s tels qu'ils l'ont exprimé dans les débats. C'est faire fi également des règles démocratiques du débat public en faisant peu de cas des Francilien-ne-s, des élu-e-s et des associations qui se sont exprimés.

Sur le fond de cet accord, et au-delà de l'effet d'annonce, le compte n'y est pas.

Concernant les tracés, **nous sommes loin d'une desserte fine des territoires et notamment des territoires les plus défavorisés.** Ces tracés favorisent l'étalement urbain a contrario des besoins quotidiens des

populations.

Concernant le plateau de Saclay, le protocole note un désaccord Etat/Région tout en laissant la possibilité à la Société du Grand Paris de l'aménager comme elle souhaite au mépris de l'avis des populations et des élus locaux qui refusent le projet de métro automatique.

Concernant ce qu'il est convenu d'appeler la « gouvernance », l'accord entérine l'existence de la Société du Grand Paris. Ainsi donc la compétence transport sera de fait reprise en main par l'Etat à travers un organisme gouverné sans les élu-e-s mais faisant à coup sûr la part belle « aux grands groupes économiques ».

Concernant le financement, il n'est qu'hypothétique alors qu'il engage plus de 32 milliards d'euros. Et sur les promesses de l'Etat, comment leurs accorder du crédit alors qu'il n'a cessé de désengager du financement des transports régionaux et qu'il impose une cure d'austérité sans précédent aux collectivités territoriales.

Les garanties souhaitées par la Région, notamment sur le versement transport, n'y sont pas. Il est alors plus que probable que le coût financier pèsera sur les usagers et les contribuables.

Au final, cet accord pourrait bien être une victoire pour Sarkozy et la droite régionale alors qu'ils ont été défaits dans les urnes il y a moins d'un an. Le ministre Maurice Leroy le dit sans fioritures : « *Cette nouvelle étape est un élément majeur de la réalisation du projet présidentiel du Grand Paris* » et il ajoute « *Le Grand Paris Express sera l'ossature de développement des territoires d'Ile-de-France afin de construire la métropole de demain, la ville-monde souhaitée par le Président de la République, Nicolas Sarkozy* ».

Evidemment, la pression est forte du côté du gouvernement et de l'Elysée et singulièrement sur le président de la région Jean-Paul Huchon. Mais il est encore possible de résister. Pour cela, toute la gauche doit susciter et s'appuyer sur la mobilisation de la population et de ses élu-e-s. Une réunion de l'ensemble de la majorité régionale s'impose.

Paris, le 27 janvier 2011

Céline Malaisé Conseillère régionale

Présidente de la commission jeunesse, citoyenneté et vie associative

Groupe Front de Gauche, Parti communiste français, Gauche Unitaire et Alternative citoyenne

Grand Paris, compromission express

Eric Coquerel, (PG) l'invité du Blog de Jean-Luc Mélenchon

Le feuilleton « grand Paris » continue et il n'est pas drôle. La semaine dernière, avec EE-Les Verts et le groupe Communiste nous nous étions donc employés, avec succès, à durcir avec succès la réponse de Jean-Paul Huchon au Ministre Leroy : elle rappelait que les négociations continuaient et réaffirmait fortement les exigences de la Région. Au groupe Front de Gauche & alternatifs nous avons validé cette nouvelle lettre non seulement parce qu'elle avait évolué en bien mais aussi parce qu'elle aurait pu permettre de reprendre la main face au gouvernement. Je vous mentirais si je vous disais que nous en étions très convaincus. Notre crainte s'est confirmée : malheureusement, dès l'accord des groupes de la majorité, le Président Huchon a oublié ces bonnes résolutions et repris le cours de la négociation comme si de rien n'était. Au final, il signe un mauvais compromis pour la Région et ses habitants et une victoire à un gouvernement qui était pourtant sur la défensive depuis un an sur cette question ! On n'applaudit surtout pas l'artiste. Europe Écologie- Les Verts ont réagi comme nous, on espère de même des autres groupes qui avaient dit aussi leur reproche sur la méthode et le contenu de la négociation. Pour le reste le communiqué de notre groupe dit tout...

Le miroir aux alouettes du Grand Paris

Francis Odier, 1^{er} février 2011

Le projet « Grand Paris Express », c'est environ 150 km de métro automatique pour un coût annoncé de 20 à 24 milliards d'euro (selon les sources) et une mise en service prévue en 2025. Ce beau chantier doit se faire en parallèle de gros investissements (12 milliards d'euros) de modernisation et d'extension du réseau existant : prolongement EOLE jusqu'à La Défense, prolongement Ligne 14, achat de matériel roulant pour le RER.

On admirera la précision (16 décembre 2010, www.debatpublic-reseau-grandparis.org) : « *Le montant de l'investissement pour la réalisation complète du métro Grand Paris, y compris l'acquisition du matériel roulant est estimé entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros* ».

Le coût annoncé, autour de 150 M€ / km, est une estimation basse, mais plausible, quand on voit qu'un tramway (réseau aérien, non automatique) en Ile de France peut coûter 30 à 60 M€ / km. Concernant le seul tracé, « *le coût linéaire du Métro Grand Paris est estimé à 120 millions d'euros du km, en moyenne, sur l'ensemble des 155 km du tracé* ».

Tout cela est-il bien crédible ?

Avant de parcourir quelques chiffres, voilà déjà ma **conclusion : un tel projet pharaonique est bienvenu pour qui milite en faveur des transports en commun**. Il ne peut aboutir que si on prend la mesure des chantiers gigantesques qu'il faut mener à bien. Le financement est loin d'être assuré. **Les délais sont intenable**s. En attendant les nouveaux métros, **un p'tit péage urbain ferait du bien** pour accélérer les projets de tram et densifier le réseau Bus...

Pourquoi je ne crois pas que le Grand Paris Express sera construit dans les délais annoncés ?

Francis Odier, 1^{er} février 2011

Pour mémoire, la ligne 14, de Saint-Lazare à Olympiades, c'est environ 20 ans de chantier pour un tracé de 9,2 km. Le projet a été mis à l'étude dans les années 1980, proposé par la RATP en 1987, décidé par le gouvernement Rocard en 1988, ouvert en 1998 avec un premier tronçon entre Madeleine et Bibliothèque François Mitterrand. Le prolongement jusqu'à Saint-Lazare, qui était un élément décisif du projet (Madeleine n'étant qu'une station de Métro de moyenne importance), a été mis en service en 1993. En 2007, la ligne est prolongée au Sud jusqu'à Olympiades. Et pour conclure ce bref historique qui montre qu'un métro automatique ne se fait pas un jour, j'ajoute que le projet initial prévoyait une extension jusqu'à Cité Universitaire avec une correspondance avec la ligne B du RER, mais ce tronçon est resté dans les limbes.

La Société du Grand Paris nous demande de lui faire une confiance aveugle, comme l'illustre cet échange sur le site ouvert pour le débat public :

Question : *Comment la SGP va-t-elle empêcher les dérapages financiers ? Et éviter des surcoûts tels que la Cour des comptes a pointés dans son rapport sur les transports ferroviaires en Ile-de-France (+92%) ?*

Réponse – le 22 décembre 2010 :

Le rapport de la Cour des Comptes mentionne en effet que "au total l'augmentation moyenne du

coût prévisionnel d'un projet entre le montant inscrit au contrat de plan et celui figurant dans l'avant-projet approuvé atteint 92%, soit un quasi-doublement" mais si ce jugement de la Cour des Comptes concerne les projets conduits par le STIF, il n'a rien à voir avec le projet du métro Grand Paris conduit par la Société du Grand Paris.

L'évaluation faite par la SGP repose sur un coût moyen du kilomètre semblable à celui des autres projets comparables menés récemment et sur un coût moyen de gares évalué autour de 80 millions d'euros, ce qui est, là encore conforme avec des coûts observés dans des chantiers comparables. Le budget présenté est sincère et ne sous-estime pas des postes importants.

D'autre part, afin de limiter les risques de dépassement liés au chantier lui-même, la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage dédié de ce projet, veut conduire les travaux en continu, sans jamais désarmer l'organisation et les moyens humains et techniques de ce projet.

Prenons le cas des gares. Pour l'aménagement d'une gare existante, si on se réfère aux chantiers en cours sur le RER, il faut compter entre 10 et 20 M€, voire 30 M€ pour un gros site (exemple : Nanterre Préfecture), indépendamment du réseau (branchements de voies, aiguillages ...). Avec une gare tous les 1,5 km comme cela a été décidé, nous aurons une centaine de gares. Or, « *le projet implique la création d'une quarantaine de gares* ». Il en reste donc une soixantaine à aménager, soit au minimum un bon gros demi- milliard à déboursier. Une paille...

Dans une réponse du 20 décembre 2010, le maître d'ouvrage a indiqué que l'aménagement des gares existantes n'était pas chiffré : « *Effectivement, la construction de ces nouvelles gares pourra être accompagnée, si besoin, d'une adaptation des gares existantes afin de pouvoir accueillir en toute sécurité le nouveau trafic de voyageurs ainsi généré. A ce stade du projet, les études ne permettent pas d'établir un programme détaillé des évolutions dans les gares concernées. Les sources de financement, pour cette partie, ne sont pas encore identifiées ; elles seront étudiées, le cas échéant, par les acteurs impliqués, à savoir, notamment, le gestionnaire de l'infrastructure existante et la Société du Grand Paris* ».

On appréciera la formule « si besoin », alors qu'il est certain que les gares existantes devront être aménagées. Voir aussi la réponse du 2 décembre 2010 : « *Concernant la mise à niveau des stations, le coût du projet intègre la mise à niveau de la ligne 14 existante (passage à 8 voitures et création d'accès supplémentaires si nécessaire), les éventuelles mises à niveau des gares existantes en correspondance ne sont pas comprises dans cette estimation* ».

Il ne suffit pas d'investir : il faut aussi exploiter et maintenir. Prenons comme hypothèse que la maintenance annuelle représente 10 % de l'investissement. Lorsque le chantier sera réalisé à moitié, il faudrait donc **1 Md par an en plus du budget actuel de maintenance du réseau**. Et les usagers du transport ferroviaire, en Ile de France comme en province, savent bien ce qu'il en coûte comme panes et autres retards dès que l'on néglige l'entretien du réseau ou du matériel roulant.

Parlons du fonctionnement. Le rapport Carrez évalue les besoins de fonctionnement "à un total avoisinant les 43,2 Md€ cumulés sur la période 2010-2025 (en comptant le nouveau métro Grand Paris Express, et aussi les chantiers annoncés d'amélioration de l'existant : prolongement Eole, Ligne 14 ...). 3 milliards / an, une brouille... La société du Grand Paris a en charge la construction du réseau, mais n'en sera pas l'exploitant. L'effort financier supplémentaire qui sera demandé aux contribuables et aux usagers reste très incertain – cf la réponse du 1^{er} octobre 2010 :

« Les coûts d'exploitation du Métro Grand Paris seront intégrés aux mécanismes de fonctionnement de l'ensemble des transports de la région Ile-de-France. Le principe de financement du réseau actuel est le suivant :

Les dépenses de fonctionnement sont réparties entre les recettes, évoquées dans votre question, et qui correspondent à un peu moins de 39% en 2009.

Le « versement transport », correspondant à la participation des entreprises, qui couvre 38% des dépenses de fonctionnement en 2009.

Enfin la contribution des collectivités publiques à hauteur de 20.6% en 2009 ; le reste étant composé de recettes diverses.

Au sein de cet ensemble « collectivités publiques », la contribution prépondérante est celle du Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF), qui provient de la Région (51%) et de chacun des départements de l'Ile de France.

Le niveau global des taxes locales et régionales à la charge des franciliens est lié à de multiples facteurs et il est prématuré d'établir un ratio avec les dépenses de fonctionnement des 155 kilomètres du Métro Grand Paris. »

Transports en IDF : Grand Paris Express, Facteur 4D / Février-Mars 2011

Par **Sylvie Berline-Bouleau**

Le protocole qui vient d'être conclu entre l'Etat et la Région, en établissant un compromis acceptable sur le mode de desserte et les tracés pour la majeure partie du parcours, met fin à une situation ubuesque et constitue certainement une victoire du bon sens en matière de gouvernance ! On peut regretter toutefois que, sur les questions de développement durable (que le « mardi » de 4D avait exprimées dans son cahier d'acteurs, vision future de la ville, amélioration des réseaux existants, financement, réduction des émissions de CO2), les réponses soient beaucoup moins encourageantes.

Ainsi, la métropole que le futur réseau entend dessiner repose sur l'hypothèse d'une croissance classique, prolongeant celle du siècle passé ; aucun autre scénario n'est envisagé, pas plus que les ruptures que le XXIème siècle pourrait connaître, tant en matière d'énergie que de communication. L'impact de la crise écologique sur l'évolution des modes de vie, de travail, de production, de consommation, et, partant sur les formes urbaines, ne semble pas avoir été mesuré.

Alors que la crise climatique exige un effort de resserrement de la ville, l'ouverture de nouveaux espaces à l'urbanisation, et notamment celle du plateau de Saclay, seul enjeu stratégique défendu par l'Etat, et à ce titre maintenu dans le protocole, apparaît comme une vision passéiste de l'aménagement du territoire ; de la même façon, le choix technique du mode souterrain est contraire aux engagements pris par la France et par la Région quant à la réduction des émissions de CO2.

Nous avons demandé que la priorité absolue soit donnée à l'amélioration des conditions de transport que les franciliens vivent quotidiennement ; dans un contexte budgétaire fortement contraint, les financements du protocole laissent planer les doutes les plus forts sur la réalisation effective de ces travaux ; ce ne sont pas des projets à 20 ou 30 ans qui profiteront aux déplacements d'aujourd'hui.

Or la réhabilitation des lignes, l'amélioration du service rendu aux usagers dont la Cour des Comptes avait signalé l'urgence, semblent bien avoir été sacrifiées à un projet au futur incertain.

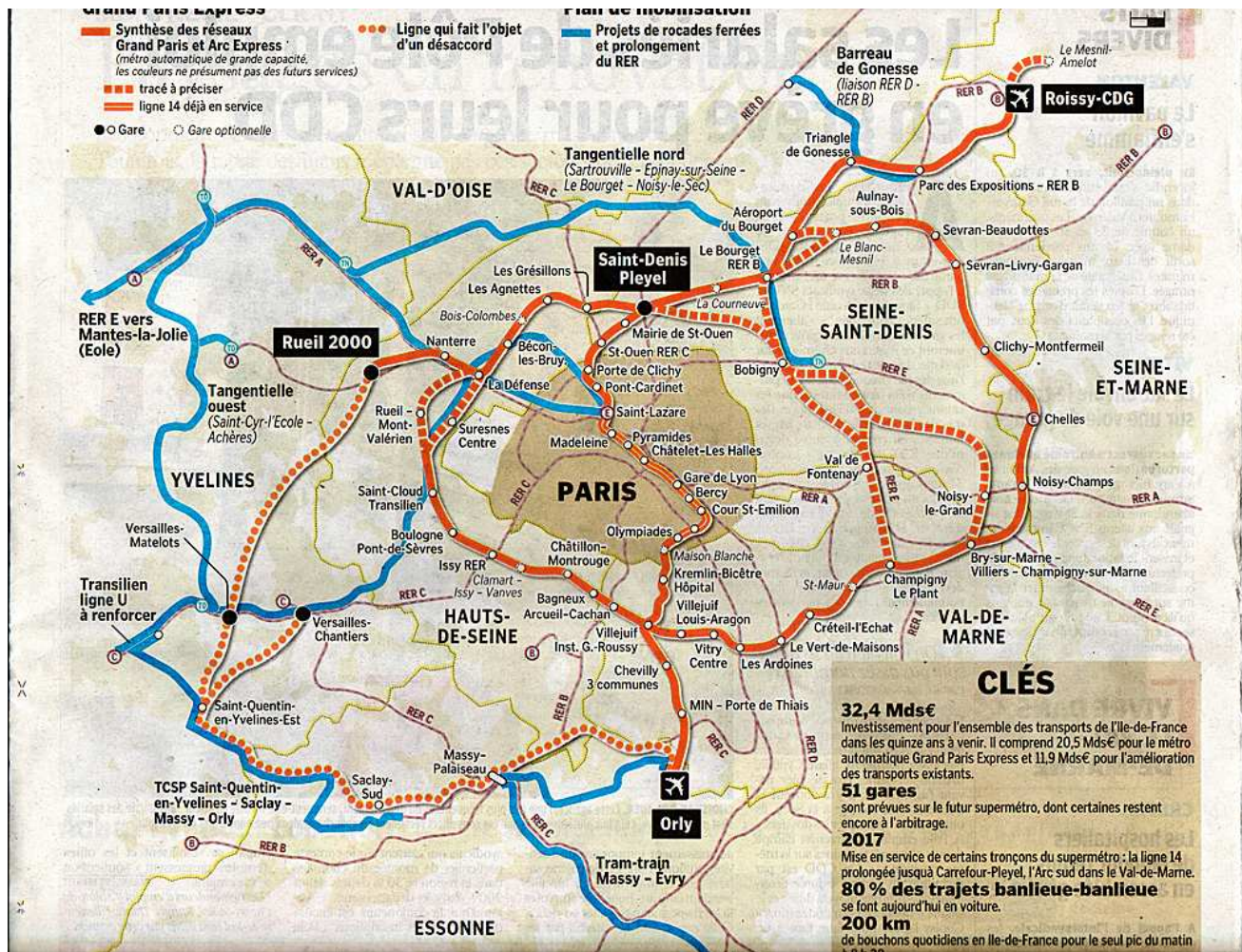
Le Grand-Paris-Express historique

de Maurice Leroy, Jean-Paul Huchon et Cécile Dufлот

Publié le 29/01/2011 par [parisbanlieue](#) - **Jean-Paul Chapon**

Historique ! On l'a lu et entendu dans tous les médias relatant l'accord entre l'Etat et la région sur le projet de rocade de métro de banlieue autour de Paris. Historique disait le ministre de la Ville en charge du dossier, Maurice Leroy au micro d'une journaliste avec des quasi-sanglots dans la voix, parlant de la Ville de l'après-Koyto, exécutant au passage un joli cire pompe métropolitain du président urbaniste Nicolas Sarkozy. Historique, mais il ne s'agit que d'une ligne de métro de plus, de taille à peu près

équivalente aux lignes existantes, mais pour autant, ne boudons pas notre plaisir et finalement, si on y regarde de plus près, c'était vraiment historique.



Le Parisien, édition 94 du 27 janvier 2011

Historique d'abord, parce que la dernière décision de créer une nouvelle ligne de métro remonte à 1989, il y a plus de 20 ans, avec la ligne 14, tronçon intra-muros d'un projet plus ambitieux, METEOR. Et pour, la fois précédente, c'était 1965, il y a près de 50 ans, un demi-siècle avec le lancement du Réseau Express Régional, le RER, dont la ligne A est devenue la ligne la plus chargée du monde avec 1 million de voyageurs les jours ouvrables ! Alors oui, historique tant le rythme de prise de décision pour la création des lignes de transports dans la métropole parisienne se mesure à l'aune de l'histoire (et encore on ne parle pas de réalisation...).

Historique parce qu'il aura tout de même fallu encore 5 ans pour que la région et surtout son président arrivent à faire un virage à 180°, en plusieurs étapes, et acceptent ce qu'ils refusaient à ce moment. En novembre 2006, lorsque la [Conférence métropolitaine](#) (l'ancêtre de Paris-Métropole) se mettait d'accord sur la nécessité d'une rocade de banlieue de type du projet « métrophérique » de la RATP, Jean-Paul Huchon en avril 2007 continuait à [déclarer](#) dans la presse qu'il n'y avait pas besoin d'une rocade de métro en banlieue. Et la député PS Annick Lepetit [dénonçait](#) un « projet pharaonique ». Amusant quand on regarde aujourd'hui les tracés proposés : Métrophérique se superpose à la boucle intérieure du tracé du réseau Grand-Paris-Express, correspondant à la partie Arc-Express du réseau soutenu par la région... Quant à la boucle extérieure, vers Saclay, mais aussi vers Chelles, Clichy-Montfermeil et Sevran, on l'a doit au projet de Christian Blanc. Huchon et Lepetit, visionnaires historiques des transports de la métropole... Sans commentaire.

Historique enfin la bourde d'Europe Ecologie – Les Verts et en particulier de Cécile Duflot et de Jean-Vincent Placé, à propos de cet accord. **Qu'il ne soit pas idéal, pas abouti, pas garanti, que le nombre de gares ne soit pas le bon, que le financement ne soit pas trouvé, que même la desserte de Saclay ne soit pas**

une priorité, soit. Mais pour autant, fallait-il cette tragi-comédie un peu ridicule qui montre à quel point les Verts peuvent encore être à côté de la plaque et à contre-courant des aspirations des habitants de la métropole ? Mettre en avant le fait qu'il s'agirait d'un recul de la décentralisation, que la région a capitulé devant l'Etat ? Mais on s'en tape quand on est sur le quai du RER à attendre un train qui n'arrive pas et ensuite quand on est entassé dans un wagon dans lequel on a réussi à entrer. Les parisiens, en particulier les grand-parisiens, veulent des transports efficaces. Que ce soit la région, l'état, Pierre, Paul ou Jacques, cela n'a pas beaucoup d'importance sur la vie quotidienne, pourvu que quelqu'un agisse enfin. Et le mauvais bilan de la région comme de l'Etat en matière de transports devrait conduire à une plus grande prudence dans la rhétorique politique et dans le discernement des thèmes prioritaires. **Que les trains soient à l'heure, que l'on puisse entrer dedans, que les banlieues soient desservies, qu'on puisse aller à Clichy autrement qu'avec des bus aux horaires aléatoires, qu'on puisse aller d'une banlieue à l'autre sans faire trois changements dans Paris intra-muros, voilà ce que veulent les franciliens.** Europe-Ecologie-Les-Verts feraient mieux de lancer un débat sur les transports, le fonctionnement du STIF, la question de la RATP et de la SNCF, pourquoi deux opérateurs différents, le rôle de l'Etat et celui de la région, dans une région tout de même particulière en raison de la taille de sa population et de son rôle économique.



Projet métrophérique 2007 20Minutes

Il y a quelques temps déjà, j'avais écrit dans *Paris est sa banlieue* qu'en s'emparant de la question du Grand-Paris Nicolas Sarkozy avait tendu un [piège](#) à la gauche régionale. Et il ne fonctionne pas si mal. Europe-Ecologie-Les-Verts viennent de s'y engouffrer avec bêtise. Quand tout le monde célèbre une avancée et un déblocage, ils font le coup de la bouderie politicienne. Sur le [blog](#) de Sibylle Vincendon de Libération, on peut lire les états d'âmes des opposants à l'accord.

« On arrive le mardi matin en commission permanente et on nous met un texte sous le nez, raconte un des participants. On nous dit qu'il sera présenté en conseil des ministres le lendemain, avec une conférence de presse après ». Les représentants des écologistes (Europe Ecologie-Les Verts), ceux du groupe Front de gauche, n'apprécient pas la méthode. « On ne peut pas dire qu'un accord peut être décidé par deux personnes, estime Cécile Duflot, président du groupe EELV. C'était un moment désagréable et on aurait pu s'en passer ».

Mais Cécile Duflot le sait bien pourtant que des moments désagréables, les franciliens en vivent tous les

matins et tous les soirs dans le métro et le RER en allant bosser, ou encore coincés dans les embouteillages, parce que pour sortir de leur coin il n'y a pas de transports en commun, ou parce que pour aller bosser sur leur zone d'emploi, il n'y en a pas non plus des transports en commun. Alors oui, c'est désagréable, mais parfois, il faut savoir faire bonne figure. Et pas un caprice de petite fille vexée. Le [communiqué](#) de Cécile Duflot et Jean-Vincent Placé, (quitte à faire une bourde autant la signer à deux) titre sur une opération gouvernementale faite de promesses sans lendemains. **On aurait préféré une critique constructive et lire que les Verts d'Europe-Ecologie allaient tout faire pour que le projet de rocade de métro en banlieue tant attendu, puisse être amélioré et qu'il ne reste pas un projet sans lendemain.** Donner de l'espoir plutôt qu'adopter une posture de mauvais joueurs. Veulent-ils nous faire croire que les Verts d'Europe-Ecologie préfèrent vraiment les vélos aux transports en commun ? Là ce serait une bêtise... historique !

Jean-Paul Chapon *à suivre...*

Grand Paris Express : espoir et vigilance (Livry-Gargan)

Publié par **Pascal Popelin**

Depuis mercredi dernier, tout le monde se congratule. Ca y est, l'Etat et la Région se sont mis d'accord sur un projet commun pour l'avenir des transports franciliens. Enfin ! Et les Départements, en particulier le nôtre, ont toutes les raisons d'être satisfaits de cette issue. C'est bien volontiers que je m'associe à ce concert de satisfactions. Une double boucle pour la Seine-Saint-Denis, c'est bien.

Je n'oublie pas qu'il a fallu, pour cela, que quelques élus de notre secteur (je pense en particulier Gérard Ségura, Claude Dilain, Alain Calmat et moi-même) élèvent un peu la voix, afin que le Conseil général très vite et le Conseil régional plus tardivement, acceptent de bien vouloir considérer que le projet Arc express ne réglait pas tout pour la Seine-Saint-Denis et que le projet de métro automatique mis sur la table à l'origine par Christian Blanc, n'était pas forcément à rejeter en bloc, au motif que son auteur avait la mauvaise idée d'appartenir à un gouvernement dont nous ne partageons pratiquement aucun des choix politiques. Il fallait un projet unique fusionnant le projet de la Région (Arc express) et celui de l'Etat (métro automatique du Grand Paris), avec en Seine-Saint-Denis une double boucle desservant d'une part la dorsale est (Noisy-le-Grand/Chelles/Clichy-Montfermeil/Sevran-Livry/Aulnay-sous-Bois) et d'autre part le coeur du département (Neuilly-sur-Marne/Rosny-sous-Bois/Bondy/Bobigny).

Je n'oublie pas non plus qu'il a fallu, pour cela, que le président du Conseil général Claude Bartolone avance à marche forcée, afin d'être en mesure de proposer à l'Assemblée départementale, en novembre dernier, une position claire de la Seine-Saint-Denis, réclamant les deux barreaux et précisant le tracé souhaité par les élus départementaux pour celui issu du projet Arc-express. Personne, par le passé, n'avait en effet sérieusement songé à engager une réflexion et à la faire trancher. Arc-express en Seine-Saint-Denis, ce n'étaient que des mots et une "patate" sur un plan ! Il était temps d'en finir avec ces pratiques consistant, pour les uns, à avancer des projets sans vraiment les étudier (à Livry-Gargan, nous savons à quoi nous en tenir, instruits par le projet de débranchement du T4) et, pour les autres, à toujours refuser de choisir. **Je me réjouis que désormais, en Seine-Saint-Denis, le Conseil général assume de véritables choix politiques (à la quasi unanimité des conseillers généraux d'ailleurs).** Je forme le voeu que cela puisse continuer de manière encore plus nette, après le renouvellement d'une moitié de ses membres, lors des élections cantonales des 20 et 27 mars prochains (le canton de Livry-Gargan n'est pas concerné par ces élections, puisqu'il a été renouvelé en 2008).

Une petite amertume tout de même : qu'il ait fallu engager deux débats publics conjoints pour en arriver là. Je crois que je ne me ferai jamais au coût de ces procédures (environ 6 millions d'euros au total), ni aux pratiques de ceux à qui le législateur a fait le choix d'en confier l'animation. Il faudra me convaincre qu'il s'agit là d'un progrès démocratique...

Note GB : le mode d'élaboration du tracé Bartolone est, à l'inverse, un magnifique exemple de

démocratie participative !

Sans boudier le plaisir de cette bonne nouvelle que constitue la naissance de "Grand Paris express", j'entends cependant demeurer vigilant, au cours des prochains mois et des prochaines années :

- pour que le financement et le calendrier de réalisation (2018-2025) de cet immense chantier d'amélioration des transports collectifs de la région capitale (le plus important depuis la création des RER il y a 30-40 ans) soient respectés,
- pour que le canton de Livry-Gargan et ses habitants en bénéficient pleinement, au moyen du contrat de développement territorial qui nous est proposé et que nous négocions actuellement avec l'Etat et les villes voisines (Aulnay-sous-Bois, Sevran, Clichy-sous-Bois et Montfermeil), au moyen d'un positionnement amélioré de la future gare de Sevran-Livry, au moyen de la mise en place de lignes de bus de rabattement performantes vers ce futur réseau magistral,
- pour que ce magnifique projet ne vienne pas mettre entre parenthèses les décisions déjà prises concernant l'amélioration du réseau existant, je pense en particulier pour notre secteur à l'indispensable et urgente modernisation du RER B.

Dans un contexte d'argent public rare, de tels enjeux justifient pleinement -à mes yeux- de revisiter à l'aune du critère coût/bénéfice, d'autres projets imaginés avant cette "révolution" que constitue pour notre territoire Grand Paris Express. **Je pense en particulier au débranchement du T4, dont la faisabilité technique et la non redondance avec Grand Paris Express demeure pour moi à démontrer.** Je pense aussi au projet de ligne BHNS sur la RN3 entre Pantin et Livry-Gargan, dont le coût et le caractère absolu du projet me semblent disproportionnés, au regard de l'amélioration du service aux usagers qu'il pourrait représenter...

La naissance de "Grand Paris Express" est donc bien une victoire pour la Seine-Saint-Denis. Une victoire qu'il faudra veiller à conforter. Je m'efforcerais d'y être attentif, avec conviction, fermeté et esprit de dialogue.

Ville de St Maur (extrait du PDF)

SUITE DES PROJETS

31 janvier 2011 : Fin du débat public

31 mars 2011 : Conclusion de la Commission Nationale de Débat Public

31 mai 2011 : Propositions finales des maîtres d'ouvrage (Syndicat des Transports d'Ile-de-France et Société du Grand Paris)

Automne 2011 : Enquête publique : 2^e concertation

Fin 2012 : Début des travaux

2017 : Mise en service du premier tronçon de Arc Express et des premiers tronçons du Grand Paris

2023 : Mise en service complet du réseau du Grand Paris

MAIS...

Volonté du Ministre en charge du Grand Paris Maurice Leroy de présenter, avant la fin du débat public, un unique projet qui fasse la synthèse entre le Grand Paris et Arc Express.

Les arguments principaux CONTRE le Grand Paris et Arc Express

- Préserver une ville à taille humaine et agréable : protection et bien-être des Saint-Mauriens, du cadre de vie, de la tranquillité, de la qualité de vie
- Priorité : améliorer les infrastructures existantes
 - moderniser, rénover et désengorger le RER A
 - entretenir le réseau existant jugé suffisant avec 4 gares, les lignes de bus et TVM

- Répercussions en termes d'urbanisme
- Crainte d'expropriations
- Effets néfastes sur la circulation automobile
- Sauvegarde de l'écologie et de l'environnement
- Risque de nuisances supplémentaires apportées par ce projet : insécurité, bruit...
- Incertitude sur le financement du projet en cette période de crise économique
- Crainte de la répercussion du coût du projet sur les collectivités et les Saint-Mauriens

Positions de la Ville de Saint-Maur concernant les projets « Grand Paris » et « Arc Express »

81% des habitants (et 92% des 18-24 ans) soutiennent la Ville de Saint-Maur dans sa volonté de rendre prioritaire l'amélioration des transports publics en Ile-de-France, et notamment le RER A.

Les habitants sont majoritairement favorables au refus de toute densification à Saint-Maur.

Interconnexion avec le RER A à Saint-Maur

66% des personnes interrogées sont favorables à la création d'une interconnexion à Saint-Maur, entre le RER A et le futur tracé du réseau de transports publics « Grand Paris ».

Ce taux d'approbation tombe à 44% lorsqu'il est indiqué que la création de cette interconnexion à Saint-Maur, entre le RER A et le futur tracé de transports publics « Grand Paris », entraînerait une densification de la ville.

Parmi les 26% de personnes s'étant déclarées opposées à la création de cette interconnexion, 56% n'y seraient plus opposées si elles avaient l'assurance que cette interconnexion serait souterraine.

Fusion de Grand Paris et d'Arc Express, une chance pour Bondy

Laurent Quinet, Conseiller municipal et communautaire bondynois - samedi 29 janvier 2011

Mercredi 26 janvier, l'Etat et la Région Ile-de-France ont conclu un accord fondamental pour l'avenir des transports franciliens, le développement de la Seine-Saint-Denis et la qualité de vie de ses habitants.

L'accord entérine le principe d'une double boucle de métro automatique à l'Est de l'Ile de France, le « Grand Huit » du projet Grand Paris et « Arc Express » soutenu par la Région IdF. Les décideurs politiques de droite et de gauche ont su s'entendre sur un projet global qui mixera deux approches considérées initialement comme concurrentes et inconciliables. **L'intelligence et le pragmatisme de cette décision vont transformer la Seine-Saint-Denis, les territoires de l'intercommunalité Est Ensemble et, plus particulièrement, Bondy.** On ne parlera plus des « zones arides » décrites avec mépris par Christian Blanc. On en finira avec les villes dortoirs pour des centaines de milliers de salariés qui « atterrissaient » en Seine-Saint-Denis « faute de mieux ». **Nos territoires, nos villes, nos quartiers vont devenir les moteurs du développement francilien des deux prochaines décennies. On viendra vivre en Seine-Saint-Denis parce qu'on en aura envie, tout simplement.**

Le quotidien des Bondynois, et plus largement de l'ensemble des Sequano-Dyonisiens, va changer pour le meilleur. **Imaginez que l'on pourra traverser l'ensemble du département en transports en commun en une vingtaine de minutes contre au moins 1h30 actuellement ! Bondy est d'ailleurs particulièrement bien servie en ayant l'assurance de deux stations de « supermétro ».** Stations qui seront situées au Pont de Bondy et à la Gare RER E. Je tiens d'ailleurs à remercier Claude Bartolone (Président du Conseil Général) et notre Maire, Gilbert Roger, pour leur rôle décisif dans le choix du tracé.

(Note GB : charité bien ordonnée commence par soi-même...)

Bondy ainsi désenclavée va devenir dans les prochaines années un territoire de l'excellence, de l'innovation, du mouvement et du bon vivre ! Nous travaillons d'ailleurs très activement sur le projet

d'aménagement de l'ex-RN3 et du Canal de l'Ourcq pour en faire l'épicentre de la cité d'avenir et de progrès que sera Bondy. Je garde en mémoire ces paroles d'Antoine Grumbach, le grand architecte qui travaille avec nous sur ce projet : « **Le secteur du Canal de l'Ourcq doit devenir les Champs-Élysées de l'Est Francilien** ». **Oui, ne fixons pas de limites à nos ambitions pour nos territoires !**

Le Grand Paris Express fait polémique à gauche

Territoires Du côté de chez vous, **Max Staat**, Humanité, le 2 Février 2011

Les élus d'Europe Écologie-les Verts refusent de voir, dans l'accord sur les transports entre la région et le gouvernement, une « avancée » pouvant répondre aux besoins urgents des usagers.

Lundi soir, dans la capitale, se tenait la dernière réunion du débat public sur le Grand Paris, avec la présentation du protocole d'accord entre la région et l'État fondant deux projets – celui d'Arc Express pour la région et celui du Grand Paris pour l'État – en un seul, appelé Grand Paris Express. Mais la controverse n'en est pas pour autant terminée au sein de la majorité de gauche du conseil régional, entre socialistes et communistes-Front de gauche, d'un côté, et Europe écologie-les Verts, de l'autre.

Pour Jean-Paul Huchon, président PS de la région Ile-de-France, le débat public (qui a réuni plus de 20000 personnes en quatre mois), confirme deux choses : « D'une part, l'urgence d'améliorations immédiates des conditions de transport; d'autre part, celle de fondre les deux projets en un seul avec des dessertes fines, donc de proximité ». Selon le président, le travail accompli avec le ministère de la Ville et le compromis trouvé répondent à ces objectifs. L'investissement immédiat de 1,8 milliard d'euros pour améliorer l'existant, le projet de double boucle de métro en banlieue est avec la réalisation d'Orbival (ce dont se réjouissent les départements de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne), le raccordement entre les différents types de transport, la création d'une soixantaine de gares contre quarante prévues à l'origine, la liaison avec les aéroports, les engagements financiers qui se montent au total à 32,4 milliards d'euros **et le rôle de pilotage reconnu au Syndicat des transports parisiens (Stif)** sont autant d'éléments qui, même si les désaccords subsistent sur le type de transport vers Saclay, justifient cette signature.

« Ce protocole est une victoire pour le gouvernement », explique, pour sa part, Jean-Vincent Placé, vice-président d'Europe Écologie-les Verts (EELV) chargé des transports. Il poursuit : « La desserte fine ne sera pas réalisée et les financements ne sont pas au rendez-vous ». Ce à quoi Jean-Paul Huchon rétorque : « Je ne comprends pas qu'il se soit mis à l'écart d'un accord qui répond aux besoins ». EELV ira-t-il jusqu'à gêner la mise en œuvre de cet accord ? L'incompréhension des Franciliens, qui attendent depuis si longtemps des améliorations, serait alors très grande.

Pour Laurence Cohen, conseillère régionale (PCF), « cet accord témoigne qu'après des années d'absence, le pouvoir réinvestit dans les transports ». C'est, pour elle, « une réelle avancée, fruit de l'intervention des citoyens et des élus ». Cet accord est « un point d'appui pour continuer l'action afin d'améliorer toujours plus les dessertes sur toute l'Ile-de-France, ainsi que les financements, notamment des entreprises, pour ne pas que cela pèse sur la tarification des usagers », déclare l'élue.