

Grand Paris Express : retour à la (dure) réalité

« La réalité, c'est quand on se cogne », constate Jérôme Guedj suite à la remise du rapport Auzannet ce jour. Un rapport qui ne manquera pas de susciter de nombreuses réactions et de faire des mécontents. Côté Conseil général, ces propositions sont prises sans fatalisme, avec responsabilité et mobilisation. Un travail nécessaire qui établit la vérité sur les coûts, qui propose des orientations, un phasage et qui imposera des choix.

Le rapport de Pascal Auzannet est arrivé, après une longue série de consultations d'élus locaux. D'un projet estimé à 20,5 milliards d'euros en 2011, celui-ci est désormais chiffré à 30 milliards, en raison notamment des nombreuses évolutions et ajouts de gares depuis le tracé initial.

« Il ne fallait pas attendre autre chose de ce rapport, selon Jérôme Guedj, Président du Conseil général. Il avait pour vocation de rétablir la vérité des coûts. Ce travail était nécessaire quoi qu'on pense de ses conclusions. On ne pouvait pas continuer à ne pas se soucier des dépenses publiques et surtout des recettes qui n'allaient pas suivre. Tant mieux si cette transparence a pu être apportée. Maintenant, il faut en tirer des conclusions et faire des choix ».

L'Essonne est directement impactée par ce rapport. La ligne verte, précédemment souterraine entre Orly et Palaiseau puis aérienne entre Palaiseau et Versailles, devient uniquement aérienne, avec un terminus sur le Plateau de Saclay pour un coût divisé par deux. Première réalisation : 2018 – 2020 pour la branche Orly-Massy ou Massy-Plateau de Saclay. **Ce changement de mode n'effraie pas Jérôme Guedj : « Je prends ! La ligne verte était fragile. Elle ne l'est plus. La desserte du Plateau de Saclay est désormais devenue une priorité comme l'avait déjà affirmé le Premier ministre le 30 octobre dernier. C'est la confirmation d'un projet, sa concrétisation. Avec une desserte robuste de ce territoire attendue par tous, et notamment les acteurs économiques et scientifiques, tous les espoirs sont permis et envisageables ».**

En effet, selon le Président du Conseil général, la fin du mode souterrain n'est pas pour autant le signe d'un manque d'ambition. « Je ne rejette pas le mode léger aérien en métro à partir du moment où celui-ci est efficace et fiable. De nombreux élus sur d'autres lignes du Grand Paris Express avaient travaillé sur des tracés souterrains avec des quais de 120 mètres. Là aussi, soyons réalistes et ne nous accrochons pas à ce qui n'est pas indispensable. Le métro parisien a des quais de 75 mètres seulement. Réduire certaines lignes, c'est aussi s'adapter aux besoins. L'objectif est de faire un transport qui correspond aux besoins des franciliens et des Essonnais, pour ce qui concerne mon département. Moi, je veux bien un transport léger et souple s'il est rapide et fonctionnel. Je ne m'accrocherai pas absolument au souterrain. Maintenant, mettons nous au travail ! ».

Le calendrier prévoirait cependant un report du tronçon Orly-Massy, en 2026 : « L'Essonne est bon élève ; d'une ligne estimée à 2,3 milliards, nous diviserions le coût par deux. Je demande donc à Cécile Duflot de prioriser à la fois le tronçon Massy-Saclay et Orly-Massy, considérant que l'Essonne a pris suffisamment part à l'effort global ».

./..

Contact presse :

Mathieu Cussot au 01 60 91 91 47 ou 06 77 80 24 72
mcussot@cg91.fr



./..

La desserte d'Orly par le prolongement de la ligne 14, serait également reportée au même phasage ultérieur (2026). Jérôme Guedj ne cache pas son mécontentement et sa surprise. « Cette solution ne peut pas pleinement nous satisfaire. Cela va à l'encontre de la dynamique de développement de ce pôle et de tout ce que nous y menons depuis de nombreuses années notamment en lien avec le Val-de-Marne. J'ai toujours considéré que le prolongement de la ligne bleue à Orly avait vocation à devenir une ligne structurante pour l'Essonne bien qu'elle ne comporte qu'une seule gare sur notre département. Le risque que je perçois, c'est aussi la fragilisation de la ligne B du RER, déjà sensible, puisqu'elle resterait la seule radiale sud francilienne à desservir le Plateau de Saclay. Si cette orientation venait à se confirmer, **je demande donc des actes forts pour le RER B, C et D afin de garantir leur robustesse et leur régularité d'ici 2018**. Cela reste possible, mais cela demande du courage et une volonté farouche ».

Enfin, le Président du Conseil général tient à rassurer. « Il s'agit d'un rapport. Le Gouvernement décidera ensuite. Des choix s'imposent et nous devons les assumer. L'Essonne fera entendre sa voix et prendra ses responsabilités ».

Contact presse :

Mathieu Cussot au 01 60 91 91 47 ou 06 77 80 24 72
mcussot@cg91.fr

