

Extraits commentés de la réponse de la Présidence de la République aux demandes de l'AMUTC

Beaucoup de bruit a été fait autour de la "disparition" d'un milliard d'euros destiné au financement du Grand Paris Express, sans mettre en cause la pertinence, et surtout l'efficacité, du projet. C'est dans ce contexte que l'AMUTC a adressé, le 9 octobre, un courrier au Président de la République pour souligner à la fois l'urgence d'un effort financier important pour les transports en commun en Ile-de-France et la nécessité de remettre à plat du projet dit « Grand Paris Express » qui prévoit un énorme gaspillage des fonds publics au moment où ils se raréfient.

Nous venons de recevoir une réponse détaillée signée du Chef de Cabinet du Président de République. Nous apprécions cette réponse à sa juste valeur. Il reste toutefois que, sur les points principaux, le gouvernement entend poursuivre ce projet sans le remettre en cause, se limitant à une simple « priorisation » de ses composantes.

Nous sommes sensibles au fait que notre courrier ait fait l'objet d'une lecture attentive. Nous sommes encouragés à poursuivre notre action puisque notre analyse n'est pas du tout contestée. Il est vrai que c'est un simple constat.

Voici l'essentiel de la réponse de l'Elysée.

Vous considérez que le réseau du Grand Paris Express est surdimensionné et que le projet sur lequel l'Etat et la Région d'Ile-de-France se sont mis d'accord en janvier 2011, dont vous regrettez qu'il n'ait pas fait l'objet d'une véritable concertation avec les habitants et les usagers, ne répond ni aux contraintes de fonctionnement ni aux besoins des usagers et ne tient pas compte des financements disponibles.

L'urgence devrait être, selon vous, la réalisation d'une rocade de proche banlieue dans l'esprit du projet « Arc Express » permettant une desserte fine du territoire avec des gares moins espacées.

C'est effectivement ce que nous avons dit et qui ressortait clairement du débat public brutalement interrompu par la signature d'un accord entre le Président du Conseil Régional et le Ministre de la Ville, accord qui acte au contraire l'abandon d'une vraie rocade bouclée en proche banlieue.

Le Président de la République a pris connaissance de vos observations et m'a confié le soin de vous répondre. Comme vous le savez, Madame Cécile DUFLOT, ministre de l'égalité des territoires et du logement, en charge de ce dossier, a confirmé que le projet de métro automatique du Grand Paris se poursuivrait en garantissant les financements nécessaires à sa réalisation. Pour clarifier les modalités de réalisation de ce projet, la ministre a confié à Monsieur Pascal AUZANNET une mission visant à actualiser et préciser ses coûts, à optimiser l'organisation du travail entre le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), maître d'ouvrage de certains tronçons, et la SGP et à ordonner dans le temps la réalisation des futures lignes et de leurs gares.

Quatre éléments dans cette partie de la réponse :

1. Le projet de « métro automatique du Grand Paris » se poursuit et sera financé. Il s'agit bien de poursuivre le projet du précédent gouvernement et non de le remettre à plat ! Il est symbolique que le projet soit dénommé, fort justement, « métro du Grand Paris » et non Grand Paris Express, car il s'agit bien pour l'essentiel du projet promu par Christian Blanc que combattait le Conseil Régional et toutes les composantes de l'actuelle majorité.
2. Pascal Auzannet va actualiser et préciser les coûts du projet. Chacun sait que ces coûts ont été fortement sous estimés afin de donner satisfaction à tout le monde, sans que l'addition ne paraisse trop élevée. Ne serait-il pas plutôt nécessaire d'analyser la pertinence des choix qui ont conduit à ces coûts démesurés ?
3. Pascal Auzannet est chargé d'« optimiser » l'organisation du travail entre la SGP et le STIF. Mais pourquoi conserver la SGP, qui complique énormément la réalisation du projet ? Cela coûte très cher (123 millions de **frais de fonctionnement*** en 2013, est-ce bien raisonnable ?) et ralentit le projet. Ne serait-il pas plus simple d'intégrer les équipes de la SGP au STIF ?

* le financement des études et de travaux figure au budget d'investissement 2013 pour 80 millions d'euros

4. Pascal Auzannet est chargé d'ordonner dans le temps la réalisation des futures lignes. Ainsi la stratégie viserait non à définir de vraies priorités pour améliorer rapidement le service rendu aux usagers (en donnant notamment la priorité au maillage du réseau par la rocade de proche banlieue) mais à étaler le projet dans le temps, retardant d'autant la réponse aux besoins des usagers.

A l'issue de cette mission, le Gouvernement arrêtera, probablement en début d'année prochaine, un plan de financement du projet correspondant à la priorisation qu'il aura décidée, et respectueux de l'effort de redressement des comptes publics.

Il est remarquable que ce soit le gouvernement qui décide de l'aménagement de la Région, du choix des priorités, sans tenir le compte de l'avis des usagers et des habitants. De ce point de vue le projet de métro du Grand Paris est emblématique de la continuité de méthodes que nous contestons, quel que soit le gouvernement qui les met en œuvre.

Ce qui manque dans la réponse de l'Elysée

1. Sur la conception du réseau et le coût de la double boucle

Nous écrivions : « *C'est contraint et forcé que, pour débloquer son plan de modernisation, le Président de région a accepté le compromis boiteux appelé Grand Paris Express, constitué d'une très longue boucle déséquilibrée vers l'Est (ligne rouge) et d'une ligne verte surdimensionnée pour desservir le grand Ouest.* »

En ne répondant pas sur ce point, l'Elysée semble valider la « double boucle » ou « grand huit » cher à Christian Blanc. On apprend au fil des articles de presse qu'en définitive il ne s'agira nullement de « boucles » (comme nous l'avions bien analysé !) mais d'une série de tronçons imposant aux usagers de changer de train à chaque terminus (à Noisy-Champs, à Champigny Centre ou à Rosny par exemple, pour ce qui nous concerne). "Détails" que la SGP ne prend pas en compte dans l'annonce de temps de déplacement "judicieusement" choisis !

En attendant, des projets bien plus urgents et plus efficaces, aux coûts très modestes, comme le prolongement de la ligne 9 du métro nécessaire au maillage du réseau à l'Est, sont différés. Est-ce bien rigoureux ? Est-ce une bonne manière d'engager les fonds publics en 2012 ou 2013 ?

2. Sur l'abandon de la rocade de proche banlieue à l'Est

Nous écrivions : « *La ligne rouge sud, premier tronçon à être engagé, suit pour l'essentiel le tracé prévu pour Arc Express mais le nombre de gares a été fortement diminué, au détriment des usagers ! De plus, un tel choix serait la négation même d'un projet de rocade bouclée en proche banlieue s'il allait à Noisy-Champs au lieu de Val de Fontenay. Il anticiperait la grande boucle de la ligne rouge à l'Est qui ne permettrait pas un maillage efficace du réseau avec les lignes de métro et de RER, et il n'améliorerait qu'à la marge les liaisons de banlieue à banlieue.* »

Nos inquiétudes sont confirmées par des "fuites" précisant que Pascal Auzannet proposerait l'abandon pur et simple de la liaison entre Champigny Centre et Rosny par Val de Fontenay. Nous ne recevons aucune assurance sur ce point.

3. Sur le refus d'associer réellement les usagers et les habitants aux décisions qui les concernent

Nous écrivions : « *Nous attirons votre attention sur le fait que ces choix ont été fait sans y associer en quoi que ce soit les habitants et les usagers depuis la clôture du débat public, en janvier 2011. Le fait d'arrêter le projet sans attendre les conclusions de ce débat constitue une violation claire des règles légales qui régissent l'engagement de tels projets.*

Certes des enquêtes publiques vont avoir lieu. Mais on sait que ce n'est pas un moyen de concertation efficace car rien ne peut y être changé sauf à la marge. C'est ce que révèle en ce moment la soi-disant « concertation renforcée » engagée par la SGP pour la ligne rouge sud : les usagers peuvent y poser toutes les questions sauf l'essentiel : le tracé, l'emplacement des gares ou le fonctionnement du réseau... Nous n'avons accès à aucune des informations contenues dans le dossier d'enquête qui reste sous embargo !

Nous n'obtenons aucune indication sur le respect des obligations légales régissant les débats publics relatifs aux projets de transport, ni aucun engagement de publier le dossier d'enquête publique avant l'ouverture de ladite enquête (notamment suite à l'avis défavorable de l'autorité environnementale), ni aucune ouverture sur la consultation des usagers des transports.

4. Sur la publication des rapports de Pascal Auzannet

Nous écrivions : « *Nous vous demandons aussi de faire en sorte que les usagers, à tous les niveaux, soient réellement associés aux choix, au lieu d'être informés tardivement de décisions prises en dehors d'eux (tel que le compromis du 26 janvier 2011). Il importe pour cela que vous leviez l'embargo actuel sur le premier rapport Auzannet (2011) et que vous donniez les instructions pour que son second rapport soit publié dès sa remise au gouvernement.* »

Nous n'obtenons pas de réponse sur ce point. Rappelons que la publication du premier rapport Auzannet est une obligation légale. Nous la demandons, sans succès, depuis le début de 2012. Serons-nous obligés de saisir la CADA ? Il faut savoir que, selon les informations qui ont filtré, ce rapport montre clairement que le compromis du 26 janvier 2011 n'apporte pas une réponse satisfaisante aux besoins des usagers. Cela expliquerait-il l'embargo illégal imposé par les gouvernements successifs (Fillon avec Leroy et Ayrault avec Duflot) ?

Pour le second rapport, non encore remis, il n'existe pas d'obligation légale. Mais quel sens aurait l'enquête publique sur la Ligne Rouge Sud du Grand Paris Express si ce rapport n'était pas joint au dossier d'enquête ?