

## Grand Paris Express : "tous les tronçons pourraient commencer en même temps" selon des élus du Grand Roissy

19.02.2013

(AFP) - Les travaux "pourraient commencer en même temps" pour tous les tronçons du futur métro automatique, ont rapporté mardi à l'AFP des élus du Grand Roissy, après avoir été reçus par Cécile Duflot, ministre de l'Égalité des territoires, en charge du Grand Paris.

Environ 80 élus du Val-d'Oise, de Seine-et-Marne et de Seine-Saint-Denis, de toutes couleurs politiques, représentant ce territoire du nord-est de Paris au fort taux de chômage, se sont rassemblés devant le ministère à Paris. Une quinzaine ont été reçus par Cécile Duflot. Ils lui ont remis les 10 000 signatures de la pétition demandant que leurs territoires ne soient pas les oubliés du Grand Paris Express.

La ministre les a "rassurés" et leur a exposé sa vision du dossier dont les arbitrages seront annoncés le 6 mars par le Premier ministre. [Parlant d'une vision "personnelle", M<sup>me</sup> Duflot "estime que tous les tronçons pourraient commencer en même temps et qu'il n'y aura pas de priorité particulière à donner aux tronçons"](#), a dit Patrick Renaud, président de la communauté de communes Roissy Porte de France.

### Commentaires de l'AMUTC

Cécile Duflot serait-elle contaminée à son tour ou les élus prennent-ils leurs désirs pour des réalités ? Bien sûr qu'il y aura les priorités ! Le pire serait qu'elles ne soit pas explicitées et justifiées.

Elle a "la volonté de ne repousser aucun tronçon aux calendes grecques", s'est félicité M. Renaud (DVD). "Elle travaille à proposer (à Jean-Marc Ayrault) le « compromis le plus équilibré », a ajouté Jean-Pierre Blazy, député-maire de Gonesse (Val-d'Oise), qui a confirmé que la ministre travaillait désormais sur une enveloppe financière de "26,5 Mds€" pour réaliser le Grand Paris Express, [avec des parties revues à la baisse en terme de capacité](#).

Selon M. Blazy, le scénario de la ministre écologiste comporte "trois parties" qui seront à réaliser "en continu, jusqu'en 2030". Ces trois "paquets" de chantiers "ne correspondent pas à un ordre dans le calendrier", a précisé le député.

[La première partie est la rocade pour la partie centrale, soit la ligne rouge du sud et la ligne orange jusqu'à Champigny.](#)

### Commentaires de l'AMUTC

Bonne nouvelle !

La seconde comporterait la prolongation de la ligne 14 au sud jusqu'à Orly et au nord jusqu'au Bourget, cette gare pouvant devenir une interconnexion plus simple à gérer que le carrefour complexe de Saint-Denis-Pleyel. [La ligne 11 du métro pourrait aussi être prolongée jusqu'à Rosny et par la suite Noisy-Champs, évitant ainsi une fourche - toujours difficile à gérer - sur la ligne orange.](#)

### Commentaires de l'AMUTC

Ce serait formidable ! Enfin un réseau fonctionnel, avec un découpage très différent de celui figurant à l'acte motivé de la SGP. On avance !

Enfin, la troisième partie comporterait les tronçons "redimensionnés", c'est-à-dire avec des quais et des trains plus courts, des infrastructures en surface et non en souterrain que sont la ligne verte du Plateau de Saclay, et les bouts de ligne rouge allant vers Le Mesnil-Amelot et vers Champigny.

### Commentaires de l'AMUTC

Dans cette optique adieu aux terminus proposés à Noisy Champs (dans la concertation renforcée sur la ligne rouge et dans la concertation actuelle sur la ligne orange) et à Rosny Bois Perrier (dans la concertation actuelle sur la ligne orange). En clair la ligne orange ne relie plus St Denis à Noisy-Champs mais St Denis à Champigny. [Enorme avancée qui rendrait possible une rocade bouclée continue sans terminus maillant efficacement toutes les radiales.](#)

## Pécresse : "Nous voulons sauver le Grand Paris"

L'ancienne ministre du Budget a posté samedi une lettre à l'attention de Jean-Marc Ayrault. Un courrier publié par le JDD en exclusivité et cosigné par 50 parlementaires UMP d'Ile-de-France. A la manœuvre, Valérie Pécresse, députée des Yvelines et présidente du groupe UMP au conseil régional, qui s'inquiète de l'avenir du Grand Paris Express. A quelques jours de l'arbitrage du Premier ministre - le 6 mars -, elle détaille ses propositions concrètes.

**Vous venez d'adresser une lettre au Premier ministre à propos du Grand Paris Express. Ce courrier est cosigné par 50 parlementaires franciliens, dont François Fillon, Jean-François Copé, Patrick Devedjian, Patrick Balkany, Philippe Goujon, Henri Guaino, Christian Jacob... Comment avez-vous réussi à réunir tous ces frères ennemis ?**

C'est que la cause le mérite. Malgré nos différences, nous voulons tous sauver le Grand Paris, tel que l'a imaginé Nicolas Sarkozy. En tant qu'élus nationaux et franciliens, nous savons qu'il s'agit du seul projet d'avenir pour cette région et que l'ensemble du pays en bénéficiera. Le Grand Paris est le seul moyen de créer des emplois et de résoudre la crise du logement en Ile-de-France. Il faut absolument conserver l'objectif initial de 30.000 emplois et 70.000 logements par an.

**Pourquoi Nathalie Kosciusko-Morizet n'a-t-elle pas signé votre lettre ? De même que Gilles Carrez et Yves Albarello, respectivement président de la commission des finances à l'Assemblée nationale et rapporteur du suivi de la loi sur le Grand Paris**

On recueille les signatures au fur et à mesure.

**Que demandez-vous ?**

[Nous voulons que le projet soit réalisé dans son intégralité et dans les délais prévus, c'est-à-dire terminé en 2025.](#) Il est indispensable de boucler la boucle. Si on tronçonne le Grand Paris Express, il n'existe plus et ne permet plus de résoudre la saturation des RER. De même, il est crucial de desservir les aéroports, vitrines pour les touristes, les investisseurs.

**Vous exprimez votre "inquiétude" quant à la poursuite du projet...**

Il y a de quoi être inquiet : 16 gares sont menacées [sur 72], ainsi que 78 km de tronçons [sur 200 km], c'est-à-dire 40% du projet. Depuis le début, le gouvernement ne cesse d'envoyer des signaux négatifs. C'était déjà une provocation de nommer Cécile Duflot, ministre en charge du Grand Paris, [alors qu'elle a été l'une des plus virulentes opposantes au projet.](#) Elle a voté contre le Grand Paris au conseil régional. Puis, il y a eu la non-inscription du milliard d'euro dans le budget 2013. Depuis, ce ne sont que déclarations contradictoires.

**De nombreux spécialistes disent qu'il est impossible, même en Chine, de construire 200 km de métro d'ici 2025...**

Mme Duflot a déclaré qu'on pourrait démarrer toutes les lignes en même temps ! Cela signifie donc qu'aux yeux du Gouvernement, c'est réalisable. On ne peut pas décaler la livraison à 2030, c'est un horizon trop lointain. Et que dire de 2040 ? On peut se projeter à 10 ans. Mais vous trouverez peu d'acteurs économiques qui envisagent leurs projets à 20 ans. De plus, tout retard risquerait de compromettre des projets d'envergure nationale comme le campus scientifique de Saclay ou [le projet innovant de centre commercial et de divertissement EuropaCity](#), dans le Triangle de Gonesse, qui permettra de créer 12.000 emplois pendant sa construction et 12.000 emplois lors de son exploitation.

### Commentaires de l'AMUTC

Le Grand Paris au service des promoteurs, sacrifiant les meilleures terres d'Ile-de-France

**Quelles sont vos "propositions innovantes" ?**

On a deux principes : on reste à 2025 et contrairement aux socialistes [on n'augmente pas les impôts](#) car les Franciliens sont en overdose fiscale. Dès lors, comment fait-on pour financer le surcoût de près de 10 milliards d'euros ? D'abord, on allonge les délais d'amortissement des prêts ; pour le métro parisien, on a mis près de 100 ans pour rembourser. On peut aussi mobiliser un emprunt auprès de la Banque européenne d'investissement (BEI). On peut également faire appel à l'épargne réglementée, c'est-à-dire aux fonds du Livret A, récemment déplafonné. Ces fonds destinés à la construction de logements ne sont actuellement pas dépensés. C'est l'arrivée du métro automatique qui va permettre de créer des logements. Il y a donc une logique à se tourner vers le Livret A.

### Commentaires de l'AMUTC

Amusant d'entendre un dirigeant de l'UMP de préconiser une augmentation de la dette ! Mais l'idée est bonne, s'agissant d'un investissement utile sur la longue durée.

## Quelles nouvelles ressources préconisez-vous, puisque que vous refusez toute recette fiscale supplémentaire ?

Les socialistes ont décidé d'augmenter la TVA sur les transports de 7 à 10% au 1er janvier 2014. Cela représente 100 millions d'euros par an. Cet argent pris aux usagers franciliens, je souhaite que le Gouvernement l'utilise pour réaliser le Grand Paris Express. Autre piste : puisque le Grand Paris est un investissement, un futur joyau pour l'Etat, on pourrait envisager, pour le financer, de céder d'autres actifs détenus par l'Etat. Le portefeuille des participations de l'Etat dans les seules entreprises cotées s'élève à 55 milliards d'euros. Bien sûr, il ne s'agit pas de toucher aux secteurs stratégiques pour la France, ni de mettre en péril des emplois. Pas question de céder des participations dans Renault. Mais en 2007, Nicolas Sarkozy avait vendu une partie du capital d'EDF (3,5 milliards d'euros) pour financer les campus universitaires. Nous nous inscrivons dans cette logique. Enfin, nous demandons que la région Ile-de-France finance le Grand Paris Express à hauteur de 100 millions d'euros par an.

### Commentaires de l'AMUTC

Vendre les derniers bijoux de famille ! Il n'en reste guère, presque tout est parti depuis 1986...

#### Où la région trouverait-elle une telle somme ?

Elle peut faire de nombreuses économies et les mobiliser pour le Grand Paris Express. Déjà, il faut dénoncer un scandale : l'Etat a transféré à la région des taxes pour financer la modernisation des transports (taxe sur les bureaux, redevance pour création de bureaux, relèvement des amendes, TIPP "Grenelle"). Mais la région n'utilise pas tout pour les transports : 51 millions d'euros sont utilisés pour autre chose. Je demande l'affectation intégrale de ces recettes aux investissements de transport. Par ailleurs, on peut réaliser des économies de 30 millions d'euros par an sur les organismes associés de la région. Enfin, je réclame le déménagement du siège de la région du 7e arrondissement vers une zone périphérique ; ce qui permettrait de faire 25 millions d'euros d'économies par an. Mises bout à bout, ces économies représentent environ 100 millions par an. Toutes ces mesures additionnées permettent de financer le Grand Paris sans nouvelles taxes.

#### Bertrand Gréco - Le Journal du Dimanche

dimanche 24 février 2013

## Grand Paris : 50 parlementaires interpellent Ayrault

[latribune.fr](http://latribune.fr) | 24/02/2013, 18:20 - 359 mots

**Dans une lettre dont le jdd.fr a publié une copie ce dimanche, des élus de l'opposition exhortent le Premier ministre à respecter les délais initiaux pour la mise en oeuvre du métro francilien. Ils proposent notamment des solutions pour faire face au "surcoût" du projet.**

Il faut "sauver le Grand Paris". Tel est l'objet de la lettre adressée à Jean-Marc Ayrault et cosignée par 50 parlementaires UMP d'Ile-de-France dont le site du jdd.fr a publié une copie ce dimanche. Face aux "nombreuses incertitudes", écrivent les élus - dont l'ancienne ministre du Budget Valérie Pécresse, François Fillon ou encore Jean-François Copé -, "nous souhaitons la réalisation de l'intégralité du schéma des transports tel qu'il résulte de l'accord Etat-Région Ile-de-France signé le 26 janvier 2011, et dans les délais initialement prévus".

#### Face au surcoût de près de 10 milliards d'euros...

Rappelons en effet que mi-décembre, la ministre de l'Egalité des territoires, Cécile Duflot avait assuré que si le projet de métro francilien "n'avait pas été finalisé pour être réalisé dans les délais prévus", le gouvernement le "mettrait en oeuvre". Une annonce qui venait alors ponctuer la remise du rapport commandé au haut fonctionnaire Pascal Auzannet sur le calendrier de réalisation et le financement du projet de Grand Paris Express. Or, ce rapport suggérait notamment d'étaler les travaux jusqu'en 2030 (au lieu de 2025) et révisait à la hausse le coût du projet de 9,5 milliards d'euros. Deux détails qui n'ont pas manqué de susciter l'inquiétude de nombreux élus.

#### ...les élus proposent des solutions

Et pour faire face à ce surcoût, justement, ces élus d'opposition se disent contre la proposition socialiste de "déplafonner la taxe sur les bureaux". En revanche, ils suggèrent "un allongement de la durée d'amortissement des prêts" et un emprunt "au meilleur coût" auprès de la BEI (Banque européenne d'investissement), ou encore préconisent d'"utiliser les fonds de l'épargne réglementée". Pour trouver des ressources, ils suggèrent aussi "la cession d'une partie des participations détenues par l'Etat" ou encore la

réalisation d'économies par la Région Ile-de-France via "le déménagement du siège" du conseil régional "et des services en zone périphérique".

A noter que le projet Grand Paris Express, lancé par Nicolas Sarkozy, 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. Pour l'heure, Jean-Marc Ayrault doit annoncer ses conclusions sur les transports en Ile-de-France, dont le projet de Grand Paris Express, le 6 mars prochain.

## **Pour Jean-Paul Huchon le Grand Paris est une occasion d' "être au rendez-vous du volontarisme"**

**26.02.2013**

*(AFP) - Le Grand Paris représente pour le gouvernement une occasion d' "être au rendez-vous du volontarisme", a estimé mardi Jean-Paul Huchon. Il attend "de manière très positive" les arbitrages du Premier ministre Jean-Marc Ayrault, tant sur le financement de ce projet de métro automatique et son redimensionnement par endroit, que sur le financement des transports du quotidien.*

Le Grand Paris représente pour le gouvernement une occasion d' "être au rendez-vous du volontarisme" tant politique qu'économique, a estimé mardi **Jean-Paul Huchon**, président socialiste de la région Ile-de-France. M. Huchon attend "de manière très positive" les arbitrages que doit annoncer le 6 mars le Premier ministre **Jean-Marc Ayrault**, tant sur le financement de ce projet de métro automatique à environ 25 Mds€ **et son redimensionnement par endroit**, que sur le financement des transports du quotidien via un "plan de mobilisation" estimé à 7 Mds€.

"En cette période de rigueur, où il n'y a pas beaucoup d'espoir, où la croissance semble arrêtée, le gouvernement a absolument besoin de montrer que sur un sujet majeur qui concerne des millions de personnes il y a la possibilité d'être au rendez-vous du volontarisme politique et économique", a confié Jean-Paul Huchon à des journalistes.

Avec une Ile-de-France qui génère 30 % du PIB national, que "Jean-Marc Ayrault considère comme le moteur du pays", Jean-Paul Huchon assure que le président "François Hollande et Jean-Marc Ayrault sont persuadés qu'il faut que ce projet se fasse" car "il va devenir un symbole de l'attractivité du pays". "Ce sont entre 120 000 et 150 000 emplois qui sont liés à la construction du Grand Paris Express" et des emplois non délocalisables, a souligné M. Huchon, qui espère que le gouvernement va donner "un exemple de keynésianisme utile".

"Le 6 mars, c'est pour Jean-Marc Ayrault un jour important", a avancé le président de la région capitale, n'hésitant pas à faire le parallèle avec le 6 novembre et l'annonce du pacte de compétitivité par le Premier ministre.

**M. Huchon espère aussi que les annonces de M. Ayrault prendront la forme d'un nouvel accord Etat-Région-départements, dans la lignée de l'accord du 26 janvier 2011** qui rapprochaient enfin les visions du Grand Paris du gouvernement de l'ère Sarkozy et de la Région.

### **Commentaires de l'AMUTC**

**Toujours sans associer les habitants et les usagers ?**

Depuis le schéma de Christian Blanc avec des pôles de compétitivités et un métro destinés à les desservir plutôt que les populations, "on a changé le projet et ce projet on le porte", a insisté M. Huchon, ajoutant qu'"Aujourd'hui, le seul garant que le Grand Paris se fera, c'est moi". Le schéma dans son intégralité semble donc sauvé, **"il y aura bien sûr des petits déceptions ici ou là, mais peu"**, a-t-il estimé.

## **GPE : les sénateurs PS veulent une contribution renforcée des entreprises**

**28.02.2013**

*(AFP) - Les sénateurs PS de l'Île-de-France ont fait part jeudi à Jean-Marc Ayrault de leur vision du Grand Paris qui, selon eux, doit permettre le financement de l'ensemble du futur métro automatique tout en améliorant l'existant, grâce notamment à une contribution renforcée des entreprises.*

Cette prise de position de 15 des 16 sénateurs de la Région a pris la forme d'une "contribution" transmise au Premier ministre Jean-Marc Ayrault, à une semaine de l'annonce de ses arbitrages sur ce dossier majeur d'aménagement du territoire.

"Nous voulions montrer que le Sénat, représentant des collectivités, se préoccupe aussi des transports en IDF, qui concernent sept millions de personnes", a déclaré à l'AFP Philippe Kaltenbach, sénateur des Hauts-de-Seine. "Les transports ont longtemps été abandonnés, c'est normal de rattraper le retard et maintenant il y a urgence", a souligné M. Kaltenbach.

"Il faut le Grand Paris Express, mais pas au détriment des autres composantes de l'accord de 2011" sur le réseau déjà existant à rénover et prolonger (RER, métro, tramways, bus), écrivent les sénateurs dans cette contribution rendue publique, qui rappellent aussi "le bouclage indispensable de la Francilienne" et le "développement du trafic fluvial".

Au vu des surcoûts prévisibles dans un projet de cette ampleur et de la sous-estimation initiale "dont s'est rendu coupable le précédent gouvernement", les sénateurs ont conscience que le délai de 2025 n'est pas tenable et parlent d'un "délai suffisamment raisonnable (...) qu'ils situent au maximum à l'horizon 2030".

De nouvelles ressources "vont devoir être mobilisées, sous forme d'emprunts ou d'un renforcement des entreprises implantées en Ile-de-France", estiment les élus des huit départements franciliens. "Malgré les cris d'orfraie du Medef et des entreprises, ce sont elles qui vont bénéficier de toutes ses infrastructures. Les problèmes de compétitivité en IDF sont justement liés à l'offre de transports", a argumenté M. Kaltenbach.

Cette prise de position des sénateurs PS intervient après d'autres initiatives d'élus franciliens - le groupe PS à l'Assemblée nationale, des députés UMP, un groupe de sept élus de tous bords (UMP, PS, PCF, EELV) -, tous désireux de participer à l'élaboration de ce projet et d'influencer les arbitrages de Matignon.