

## Ayrault : le projet du Grand Paris sera achevé en 2030

Le Monde.fr avec AFP | 06.03.2013 à 06h59 • Mis à jour le **06.03.2013 à 07h19**

**Jean-Marc Ayrault assure que "le projet [Grand Paris] sera bien achevé en 2030" dans un entretien publié dans *Aujourd'hui en France/Le Parisien*.**

Le premier ministre déclare qu'il a "décidé de prendre à bras-le-corps le dossier du Grand Paris" et assure que "ce projet considérable (...) sera bien achevé en 2030" et "nous permettra de retrouver de la croissance, des emplois, mais aussi des recettes nouvelles".

"L'Ile-de-France représente 30 % de la richesse nationale", note M. Ayrault. "Mais c'est aussi une région où se concentrent énormément de difficultés de la vie quotidienne, en particulier pour se déplacer." "Il y a aussi beaucoup d'inégalités, des départements très riches et d'autres très pauvres. C'est l'objectif de ce projet qui s'appellera le 'Nouveau Grand Paris'", ajoute-t-il.

Symboliquement, le premier ministre doit annoncer, mercredi 6 mars, ses arbitrages sur le financement du Grand Paris express, sa mise en chantier, et la modernisation des transports du quotidien en grande banlieue, à l'université de Marne-la-Vallée (Seine-et-Marne).

## Le Grand Défi, c'est maintenant !

**05.03.2013**

Enfin. Après un an d'atermoiements, Jean-Marc Ayrault va dévoiler, ce mercredi 6 mars, les contours de son Grand Paris.

### Commentaires de l'AMUTC

Cela ne fait pas un an que Ayrault est premier ministre ! Et il a hérité de Fillon un projet mal fichu et non financé !

La bonne nouvelle, c'est que le Premier ministre ne va pas enterrer le projet du réseau de transport Grand Paris Express (GPE) comme ont pu le craindre de nombreux élus locaux (de tous bords), les milieux économiques et à peu près tous les professionnels immobiliers, à la lecture du rapport Auzannet.

Certes, le projet retenu sera moins ambitieux ou plus réaliste (c'est à l'appréciation de chacun). Mais, le tracé des 200 km de métro automatique acté par Christian Blanc et Jean-Paul Huchon sera retenu dans ses grandes lignes, avec un premier paquet qui devrait relier le Pont-de-Sèvres à Noisy-Champs au sud de la fameuse ligne rouge.

### Commentaires de l'AMUTC

Mal informé ?

Il sera davantage phasé dans le temps, avec une date de réalisation de l'ensemble repoussée à 2030-2032 et des travaux qui devraient démarrer dans deux ans. Enfin, le GPE ne se fera pas au détriment d'une amélioration des infrastructures existantes, ce qui n'est pas un luxe pour les millions de franciliens qui sillonnent la région en transport en commun.

La très bonne nouvelle, c'est que Jean-Marc Ayrault va annoncer la création de la « Métropole de Paris », et siffle la fin des chamailleries entre des élus dont beaucoup ont troqué leur mission de service public au profit de leurs ambitions personnelles. Une « métropole » qui sera gouvernée par un conseil réunissant le maire de Paris et les présidents des futures intercommunalités. Une métropole qui aura un périmètre élargi, englobant près de 10 millions d'habitants.

### Commentaires de l'AMUTC

Le MEDEF avec Delanoë contre Huchon ?

Avec son projet, Jean-Marc Ayrault veut mettre fin à l'émettement de la décision publique en imposant l'obligation de créer des intercommunalités de 200 000 à 300 000 habitants au minimum. S'il conserve le sacro-saint pouvoir du maire de délivrer des permis de construire, il l'encadre sévèrement avec la double injonction possible de la Métropole et des intercommunalités. Pour faire court, le Premier ministre impose à la région francilienne ce que Gérard Collomb a réussi à obtenir à Lyon.

## Commentaires de l'AMUTC

En créant une nouvelle instance concurrente de la Région, on simplifie, on réduit l'émission ?

Le défi est double. Il s'agit, d'une part, de conserver l'attractivité économique de la région Capitale – tête de gondole de la maison France - qui reste encore vivace dans les classements mondiaux en dépit des saillies fiscales des derniers gouvernements (de droite comme de gauche). D'autre part, de résoudre la crise du logement, véritable bombe à fragmentation pour le monde politique francilien, mais aussi pour les milieux économiques. Car, on ne cessera de marteler que l'accès au logement est l'un des éléments d'attractivité d'un territoire.

Gaël Thomas

Directeur de la rédaction - Business Immobilier

TRIBUNE Rue 89 04/03/2013 à 17h47

## Le Grand Paris Express, ligne de vie, ligne d'avenir

Stéphane Gatignon, maire de Sevran

Le 6 mars, mercredi, il y aura une annonce. Le Premier ministre dira si les territoires du nord-est de la métropole parisienne bénéficieront ou non du métro automatique, le Grand Paris Express. Il dira si la ligne rouge qui passe par l'Est parisien sera renvoyée en 2030 ou transformée en un projet de trolley-bus, comme on a pu le lire ici ou là dans la presse.

Le 6 mars, je voudrais être agréablement surpris, et j'espère que le gouvernement aura pris la mesure des enjeux que représente le métro du Grand Paris. Le 6 mars, nous saurons si la métropole parisienne entrera dans une nouvelle ère ou si nous en resterons à l'espace de ruptures, d'injustices, de ségrégation et d'inégalités qu'elle est depuis tant d'années.

Nous connaissons tous les effets de la crise économique, la précarité qui gagne bon nombre de foyers, comme le montre la fermeture de l'usine PSA d'Aulnay. Les habitants de nos communes ont des vies difficiles. Ils entrevoient avec difficulté l'avenir pour leurs enfants.

Cette situation prend un relief particulier dans nos villes cosmopolites, qui recèlent d'immenses contrastes et d'innombrables paradoxes, sa richesse et sa force. Parce que le monde entier a rendez-vous chez nous, la banlieue est un lieu de création où le dynamisme des populations peut s'exprimer, qu'il s'agisse de création économique, d'activités sportives ou culturelles, de vie associative.

### Construire une autre banlieue, une autre ville

Cette richesse est notre pari sur l'avenir. Nous pouvons gagner ce pari si nous savons mettre cette richesse, cette créativité, ce goût de l'initiative au centre de la future métropole, de ses politiques publiques et de ses futures instances démocratiques.

Tel est l'enjeu du métro du Grand Paris : désenclaver ces territoires d'avenir pour faire fructifier ces nouvelles richesses, ou les laisser déprimer en les enfermant dans une logique de ghettos urbains. Depuis 2008, nous travaillons avec cet espoir, ce rêve fou de construire une autre banlieue, une autre ville, une autre vie. Ce rêve nous anime et nous donne la détermination de continuer à nous battre.

Depuis 2008, nous travaillons avec des urbanistes, des architectes, des hauts fonctionnaires sur ce que doit devenir notre territoire. Nous pensons ville et emplois. Nous pensons économie, commerces, transition énergétique, circuit courts de production et de distribution...

Nous travaillons à créer des « lieux de destination » attractifs pour des centaines de milliers de personnes à travers les sports, les loisirs, la culture... Depuis 2008, nous travaillons avec la SGP sur l'arrivée du métro, du Grand Paris Express.

### De l'espace, du potentiel

Des centaines d'heures passées à travailler les gares, à préparer leur construction, les emprises foncières, les chantiers, à préparer l'achat du tréfonds pour que le tunnel soit creusé, à définir très précisément le parcours même de ce tunnel. Des heures à rencontrer des citoyens pour débattre ensemble de l'apport de ce métro, de cette volonté de changer la ville...

Sevran, Aulnay, Livry-Gargan, Clichy-sous-Bois, Montfermeil, nous pensons nouvelle urbanité, nouvelles activités, nouveaux emplois. Nous travaillons dur car nous croyons en nos territoires jusqu'à aujourd'hui tant maltraités.

Le gouvernement ne s'y trompe pas. Il y a de l'espace, il y a du potentiel. C'est là qu'il veut construire une nouvelle ville de 50 000 habitants dans les dix, quinze ans qui viennent si l'on suit les quotas de logements qu'il veut nous imposer. Est-ce sérieux ? Qui viendra habiter dans des territoires où il n'y aura rien que du logement, ni travail, ni équipements publics, ni activités ? Qui viendra dans ces nouvelles cités-dortoirs ?

Nous devons sortir de la ghettoïsation, de cette politique urbaine menée depuis l'après-guerre par les gouvernements successifs, qui n'a fait que structurer la ségrégation spatiale en spécialisant à outrance les territoires : là le travail, là le logement pour les riches, là celui pour les pauvres.

### **La ligne rouge du développement**

Nous sommes sur des territoires d'avenir à l'échelle de l'Europe, car l'avenir de la métropole parisienne se construit dans l'arc est-nord-est. C'est la dorsale Rhin-Rhône. C'est le cœur de l'Europe, c'est l'endroit où l'on peut reconstruire la ville sur la ville.

C'est là que l'on va réindustrialiser et se lancer dans la révolution verte de l'économie, en rencontrant des investisseurs, des entreprises, avec des ambitions pour accueillir plusieurs milliers de nouveaux emplois, en construisant le « Green Deal ».

Pour le progrès, pour la nouvelle croissance verte, le métro du Grand Paris est indispensable. C'est ce nouveau transport en commun qui va structurer notre métropole, comme le métro du siècle dernier a structuré Paris intra muros.

La ligne rouge, ce n'est pas seulement, comme on le dit trop souvent, un transport de rattrapage pour ceux que l'on a trop longtemps ignorés. Non, la ligne rouge ce n'est pas l'aumône faite aux déshérités ! C'est la ligne du développement, du dynamisme de la nouvelle urbanité. C'est la ligne de vie, la ligne d'avenir.

## **Le Grand Paris autrement, vu par les équipes de l'AIGP**

| 05/03/2013 | 15:52 | Aménagement

### **A la veille des arbitrages du Premier ministre Jean-Marc Ayrault sur le projet de transport « Grand Paris Express » et la gouvernance en Ile-de-France, le point de vue de 11 des 15 équipes du Conseil scientifique de l'Atelier international du Grand Paris (AIGP).**

Toute la stratégie de développement et de redressement de la compétitivité de la mégapole parisienne semble reposer aujourd'hui sur la faisabilité de cette double boucle souterraine de métro automatique et les 72 gares. Le projet a été négocié, ou pré-vendu aux élus avec des promesses de création d'emplois autour des gares, engageant de ce fait les collectivités dans une compétition pour obtenir les mêmes emplois et dessertes.

### **Transports : coûts sous-évalués, effets surévalués**

A gauche, comme à droite, chacun retient son souffle alors qu'une lecture attentive du rapport Auzannet (1) montre que seulement quelques tronçons semblent justifiés par leur fréquentation ou l'allègement de lignes existantes. Par ailleurs, chacun sait maintenant que le coût et la durée de réalisation ont largement été sous-évalués et, à l'inverse, les perspectives démographiques et les effets des infrastructures sur le développement économique largement surévalués.

Tout ceci nous rappelle amèrement que le transport dépend d'une organisation centralisée, mais pas l'aménagement... Alors plutôt que de compter méticuleusement les milliards épargnés par la réduction des longueurs de quais, nous préférions nous interroger sur les moyens nécessaires pour remédier aux inégalités et aux enclaves produites par l'aménagement de la mégapole parisienne et réduire les distances domicile/travail plutôt que d'encore favoriser leur étirement.

Sortons de la politique de pompier pyromane qui consiste à surinvestir dans les infrastructures de transports à grandes vitesses □ RER et autoroutes □ concentrer les emplois, la rente foncière et immobilière et les inégalités et ainsi renchérir les politiques de la ville, du logement et des transports. Prenons les priorités dans le bon ordre pour répondre aux préoccupations des habitants.

## **Logement : une " bombe à retardement "**

Le logement est aujourd’hui une bombe à retardement pour l’avenir du Grand Paris. La cherté des prix constraint à habiter toujours plus loin, le découragement des jeunes arrivants confrontés à la difficulté de se loger, l’inquiétude des entreprises qui souhaitent investir dans le Grand Paris le montrent.

Nous devons prendre conscience que la question du logement est avant tout une question d’aménagement. Elle relie des enjeux fonciers et de gouvernance, régionale et intercommunale, pour mobiliser des terrains, prévoir et financer les équipements. L’émettement institutionnel des 1281 communes de l’Île-de-France a creusé des inégalités entre les territoires qui rendent difficile la prise de conscience métropolitaine. Bien que les lignes bougent avec Paris-Métropole, on a construit en 2012 moins de 35 000 logements (2) alors que l’objectif est de 70 000 logements par an, l’équivalent de la ville nouvelle de Cergy...

## **Sans attendre le Grand Paris Express, de nouvelles règles du jeu**

Face aux problèmes accablants de transport ou de logement des Franciliens, cessons de rêver aux projets d’une ville « achevée » qu’il ne « resterait » qu’à financer. Le devenir de la mégapole est impossible à maîtriser, on peut le réguler. Inventons des règles du jeu dans un cadre de coopération, entre communes, départements, région et Etat, renforcée. Cette nouvelle gouvernance doit fédérer les acteurs autour de l’aménagement, ce que nous n’avons pas réussi à faire collectivement jusqu’à présent. Ces règles nouvelles articulent des stratégies pour répondre à l’urgence (construire des logements) et ouvrir des perspectives à plus long terme (préparer l’arrivée du Grand Paris Express).

Il existe des solutions peu coûteuses à effet immédiat qui exigent de lever certains tabous : abandonner le tout ferroviaire ; débattre d’une nouvelle tarification de transports selon les modes, les vitesses et les distances ; réguler la rente immobilière, agir sur la localisation des emplois ; activer les voiries qui font liens et mailler le grand Paris ; favoriser les déplacements de courte distance et optimiser l’utilisation des autoroutes et rocades existantes, etc.

L’innovation technologique dans les systèmes de transports peut se combiner avec une fiscalité des entreprises indexées sur les bénéfices qu’elles tirent des investissements publics. Inspirons-nous, aussi, d’exemples européens qui ont fait leur preuve : Madrid a multiplié les bus en site propre sur autoroutes sans tout consacrer au développement de son réseau ferroviaire. Londres a adopté une tarification moins dispendieuse aux effets régulateurs bénéfiques. Empruntons les pratiques efficaces des mégapoles d’Asie ou d’Afrique : autoriser, par exemple, massivement des motos taxis créerait des emplois et offrirait des mobilités courtes, souples et économiques sur l’ensemble de la région.

Reprendons le chantier des Villes Nouvelles, qui ont un potentiel foncier important et sont déjà irriguées par des infrastructures de transport lourdes. Identifions des bassins de vie qui se sont affirmés en parallèle de la Ville Capitale, aidons-les à conforter leur attractivité par, entre autres, une offre de transports locaux adéquate et le renforcement de leurs centralités.

## **Priorité à l’aménagement en libérant le foncier**

Certains grands acteurs du logement proposent des baux emphytéotiques, de favoriser l’investissement d’institutionnels privés - banques, assurances... □ dans le logement, de créer une régie publique du locatif privé, voire réguler les prix de vente des logements. La réalisation des objectifs de production demande de mobiliser des entreprises foncières très importantes, comparables aux villes nouvelles, ce qui est impossible aujourd’hui.

Alors que partout dans la mégapole, des potentiels fonciers sont mal utilisés ou bloqués, pour des raisons réglementaires, financières ou locales, mettons en évidence les leviers pour les débloquer. Nous pourrons alors aménager les grands ensembles dégradés, les friches ferroviaires, routières, les gigantesques parkings des zones commerciales, les villes nouvelles, les abords bourgs et des villages ou encore des secteurs aux risques maîtrisables...

Cela nécessite d’examiner les modes de construction ou des types de logement adaptés aux modes de vie contemporains, de s’interroger sur les conditions d’accès à ce foncier limité par une approche très réglementaire et de penser aux espaces publics pour des quartiers vivants.

Poser ensemble les questions de l’habiter en ville, les mobilités résidentielles et physiques et celles du développement économique de la région capitale est notre méthode. Faire des propositions sur le « où ? combien ? comment ? quand ? par qui ? », peut faire avancer la question du logement à l’échelle d’une mégapole européenne comme le Grand Paris. Optimiser infrastructures, fonciers et bâti existants, mailler des quartiers aujourd’hui enclavés, organiser le développement de la grande couronne ; activer les voiries qui font lien et peuvent mailler le grand Paris ; c’est l’urgence. L’AIGP apporte et apportera ses contributions dans la richesse

des controverses qui l'animent. Pour faire plus vite, moins cher et, qui sait, peut-être mieux ?

| **Source LE MONITEUR.FR**

*(1) Le gouvernement a désigné Pascal Auzannet pour mener un audit technique et financier sur le projet du Grand Paris Express, une double boucle souterraine de métro automatique et 72 gares. Ce rapport a été remis le 10 décembre 2012, et le Premier Ministre annoncera les arbitrages le 6 mars 2013.*

*(2) Données l'IAURIF et l'APUR*

## **Pour l'abandon du métro GPE en grande couronne**

Publié le 12/12/2012 Mis à jour le 04/03/2013 à 14

Dans un contexte budgétaire particulièrement difficile, le futur métro circulaire du Grand Paris ne se justifie qu'en petite couronne, suffisamment densément peuplée pour lui assurer un trafic important et à la congestion automobile certaine.

*« Gouvernance » labyrinthique, remise en cause financière du projet de métro Grand Paris Express, approches opposées entre Etat et collectivités, entre élus et entre droite et gauche, le Grand Paris est pour ses participants un grand feuilleton institutionnel à rebondissements multiples.*

*Dans le prochain épisode, le Premier ministre Jean-Marc Ayrault doit rendre, le 6 mars, ses arbitrages sur le projet de métro du Grand Paris. Slate.fr publie à cette occasion plusieurs articles sur le projet phare du quinquennat de Nicolas Sarkozy, alors que les élus d'Ile de France s'inquiètent pour son avenir et que l'estimation de son financement a été revue à la hausse par un récent rapport.*

Le changement de président de la République appelle à une remise à plat des projets d'aménagement du territoire de son prédécesseur, qui, pour certains, répondaient plus à des lubies personnelles qu'aux besoins réels des Français. Parmi ces projets, le plus emblématique est sans nul doute le métro Grand Paris Express.

Si peu de monde conteste la nécessité de créer une ligne de métro circulaire pour améliorer les liaisons transversales de banlieue à banlieue, le projet du Grand Paris Express n'en est pas moins partiellement contestable, dans un contexte budgétaire particulièrement difficile, comme en témoigne le rapport de Pascal Auzannet, remis au ministère de l'Égalité des territoires le 13 décembre 2012. Il convient donc de s'interroger sur sa pertinence.

En effet, les évolutions démographiques récentes de la région Ile-de-France, une concentration de la croissance de la population en proche couronne ainsi que les études concernant la rentabilité du métro en zone urbaine montrent que ce moyen de transport ne se justifie à l'heure actuelle qu'en petite couronne, suffisamment densément peuplée pour lui assurer un trafic important et à la congestion automobile certaine. A contrario, dans une Grande Couronne connaissant une dynamique démographique désormais plus faible et ayant une densité de population beaucoup moins importante, ce mode de transport n'apparaît pas du tout adapté.

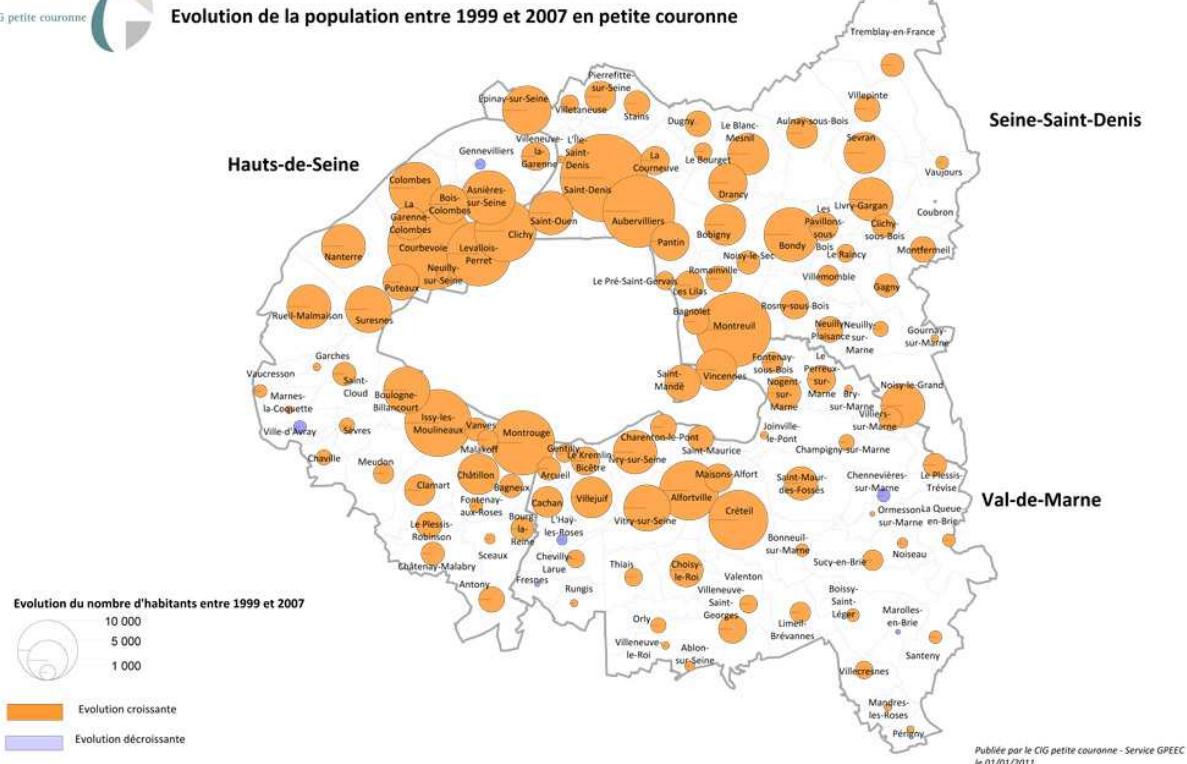
### **Le plus grand bouchon d'Europe**

Concrètement, qu'est ce que cela signifie ? **Il s'agit de revenir à la logique première des projets Arc Express et Métrophérique, respectivement portés par la région Ile-de-France et la RATP**, et de ne réaliser donc qu'une seule boucle en petite couronne du projet de métro Grand Paris Express, suivant un phasage en trois temps.

Dans un premier temps, l'autoroute A86 méridionale apparaissant la plus embouteillée, et ce, même en-dehors des heures de pointe (à hauteur de Maisons-Alfort se situe « le plus grand bouchon d'Europe »), la partie sud du métro doit être prioritairement réalisée. Ce constat rend, conformément au souhait de Cécile Duflot, la ligne rouge Sud reliant le Pont de Sèvres à Noisy-Champs (correspondant grossièrement à l'ancien projet Orbital porté par le conseil général du Val-de-Marne) la plus urgente à construire, puisqu'il n'existe pas d'autres moyens de transport efficaces.

**Source :** rapport Auzannet

Cependant, son tracé est à modifier dans sa partie orientale, en privilégiant le plus proche de Paris, l'itinéraire le plus pertinent étant de suivre l'autoroute A86 en zone urbaine. On peut effectivement légitimement s'interroger sur le choix de faire se terminer la ligne rouge sud au plus loin de Paris en Seine-et-Marne à Champs-sur-Marne, **uniquement pour faire plaisir aux élus seine-et-marnais**, au lieu de Val de Fontenay dans le Val-de-Marne (qui va accueillir les 5.000 emplois du campus de la Société Générale) ou de Noisy-Mont-d'Est en Seine-Saint-Denis, les deux principaux pôles d'emploi de l'Est parisien en dehors de Disneyland, qui n'auront de manière



incompréhensible aucune gare sur cette ligne...

### Seine-Saint-Denis : la ligne Orange plutôt que la Rouge

La seconde phase de la boucle de métro doit se dérouler à l'est en Seine-Saint-Denis dans le prolongement de la précédente et privilégié, de nouveau, le tracé le plus proche de Paris, conduisant à l'abandon de la ligne rouge Est passant par Clichy-sous-Bois, qui traverse des banlieues peu denses, dont la desserte répond principalement à une raison symbolique (ce fut le départ des émeutes de 2005).

Ce choix paraît complètement aberrant, personne n'allant se rendre dans cette dernière commune, qui a surtout besoin d'être reliée au cœur de la capitale et non à d'autres communes de banlieue. En fait, l'itinéraire le plus pertinent est celui de la ligne orange menant de Champigny Centre à Saint-Denis Pleyel en passant par le Val de Fontenay et Bobigny, deux pôles d'emploi importants, qui devrait donc avoir la priorité par rapport à la ligne rouge orientale, contrairement au scénario qui semble se dessiner.

Dans un troisième temps, quand la situation budgétaire nationale s'améliorera, il pourra être envisagé de boucler la boucle à l'ouest, en s'appuyant une fois de plus sur un tracé proche, en l'occurrence le parcours de la ligne rouge Ouest entre Saint-Denis Pleyel et La Défense, et non celui de la ligne orange, pour finalement ensuite rejoindre le Pont de Sèvres à Boulogne-Billancourt.

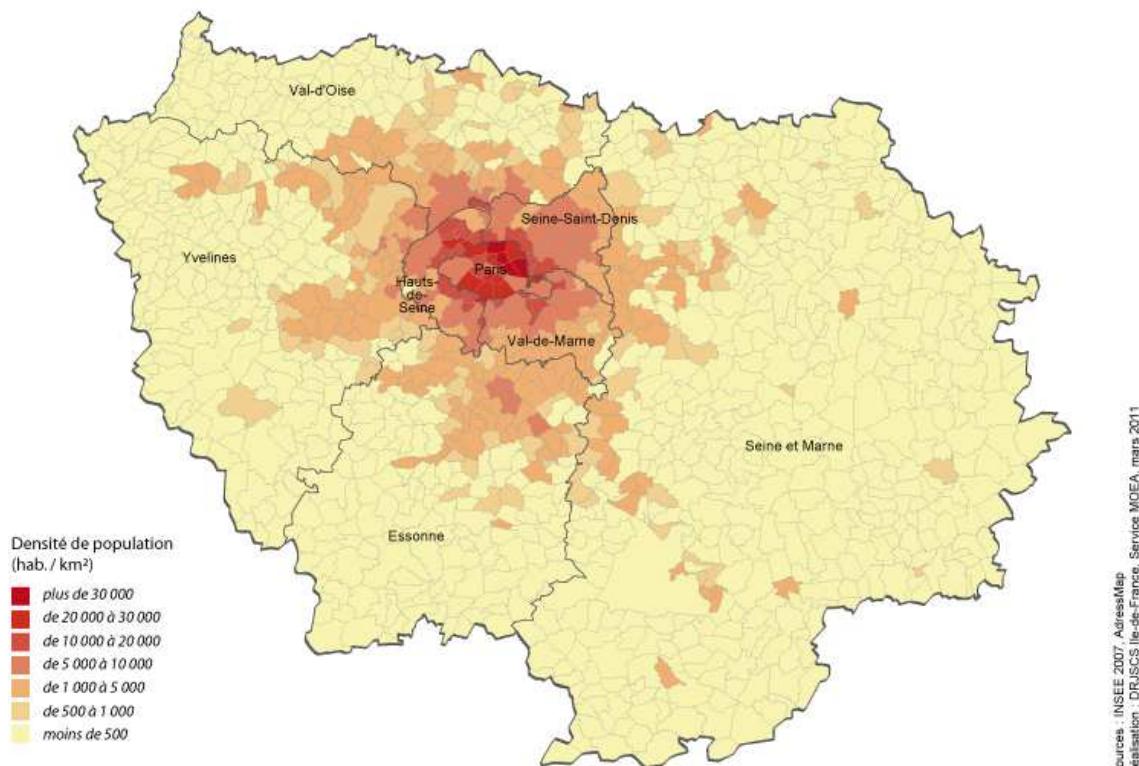
### Le métro à Saclay : un non sens économique

Concernant la Grande Couronne, le projet de ligne verte de métro reliant l'aéroport d'Orly à Nanterre en passant par Versailles doit être abandonné, y compris la desserte du fameux plateau de Saclay, non-sens économique notoire, puisqu'il est actuellement occupé par des champs et que son projet de développement n'envisage qu'une urbanisation très limitée du secteur à terme, ce qui signifie des densités de population extrêmement faibles.

L'automobile est reine dans ce type de territoire et rien n'y changera dans un contexte de faible densité à l'habitat diffus. **La réalisation de cette ligne de métro constituerait un exemple type de gaspillage de l'argent public.** Seule la desserte de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle par une annexe de la ligne rouge apparaît justifiée.

La grande couronne ne mérite-t-elle donc pas de transports en commun ? La réponse est bien évidemment négative, mais ils doivent être adaptés aux caractéristiques de ce territoire, en l'occurrence plutôt des trains ou tram-trains (Massy-Evry) transversaux utilisant les lignes déjà existantes, beaucoup plus aptes à répondre aux besoins des usagers. **Les différents projets étudiés par le conseil régional d'Ile-de-France**

Densité de population de la région Ile-de-France en 2007



apparaissent consécutivement beaucoup plus pertinents que le Grand Paris Express.

## Améliorer l'existant (RER) est plus urgent encore

En définitive, espérons que nos nouveaux dirigeants sauront prendre les mesures nécessaires pour éviter de nouveaux gaspillages, d'autant qu'il est beaucoup plus urgent d'améliorer l'existant, ne serait-ce déjà que le RER A, dont l'auteur est un usager occasionnel. De même, il apparaît primordial de limiter le nombre de branches des différentes lignes de RER, qui ne font qu'accentuer les retards.

Il devrait aussi être étudié la possibilité de faire circuler le métro et surtout le RER 24 heures sur 24, au moins sur certains itinéraires, pour favoriser l'accès des banlieusards à la vie parisienne (c'est une demande forte des usagers de banlieue interviewés dans le cadre d'une étude en cours sur le Grand Paris).

Enfin, on aimerait que soit définitivement réglé le problème du partage de la gestion du réseau ferré francilien RATP/SNCF, typique des guéguerres ridicules entre entreprises françaises, dont l'usager, qui semble être le cadet de leurs soucis, est la principale victime. Le président de la République, dans ce type de situation, pourrait user de son autorité pour imposer un choix, comme le faisait le général De Gaulle. La raison doit l'emporter sur les calculs politiciens des uns et des autres.

**Laurent Chalard**

Laurent Chalard Laurent Chalard est géographe au European Centre for International Affairs.

## Des élus de droite détaillent un plan de financement pour le Grand Paris Express

05.03.2013

(AFP) - A vingt-quatre heures des annonces du Premier ministre sur le Grand Paris, des élus UMP et UDI spécialistes du sujet adressent à Jean-Marc Ayrault un plan de financement pour assurer l'"intégralité" du futur métro automatique, dans une lettre ouverte rendue publique mardi

***Il ne faut "pas casser l'unité du projet", écrivent ces élus, emmenés par Roger Karoutchi, sénateur UMP des Hauts-de-Seine et président de la commission des finances de la région Ile-de-France et Maurice Leroy, ancien ministre UDI en charge du Grand Paris, inquiets comme par exemple dans le secteur Le Bourget-Roissy.***

Considérant que "l'apport financier de l'Etat est aléatoire", ils proposent un financement centré sur une augmentation des ressources propres de la Société du Grand Paris, pour les porter de 400 M€ par an à 1 Md€.

Retenant des idées avancées ces dernières semaines par différents acteurs, comme Yves Albarello, député UMP de Seine-et-Marne et rapporteur de la loi sur le Grand Paris, ils listent : le reversement intégral de la taxe sur les bureaux, la création d'une taxe d'un euro par billet d'avion au départ d'Orly et Roissy qui seront mieux desservis, une écotaxe poids lourds, voire une taxe d'un euro par séjour hôtelier en Ile-de-France.

Le Grand Paris Express peut se faire "sans charge supplémentaire sur les entreprises et les particuliers", assurent ces élus, à condition que l'Etat ne récupère plus rien de la taxe sur les bureaux et qu'il apporte sa garantie aux emprunts nécessaires à lever pour démarrer les travaux.

Des emprunts qui doivent pouvoir excéder les 35 ans inscrits dans la loi qu'ils avaient votée en 2010. "Un véhicule financier long, au moins 50 ans" leur paraît le bon curseur et la Région, bien notée par les agences de notation, "peut être co-garante de l'Etat de ces emprunts".

A l'appui de leur argumentaire, ces élus insistent sur le "caractère national" de ce projet de transport, qui doit créer "150 000 emplois et permettre de gagner plus de 2 points de croissance pour la Région c'est-à-dire entre 0,6 % et 0,8 % de croissance pour l'ensemble du pays", soit une ressource fiscale "raisonnablement estimée entre 40 et 60 Mds€" sur la période de 2020 à 2040.