

GPE : les élus franciliens et la FNTP soulagés et satisfaits

| 07/03/2013 | 17:39 | Transport et infrastructures **Le Moniteur**

La quasi-totalité des élus d'Ile de France, les associations de promotion des transports collectifs et la fédération des travaux publics se félicitent des choix annoncés le 6 mars par le Premier ministre. Le Grand Paris aura bien son métro automatique à l'horizon 2030 et 27 milliards d'euros seront investis dans ce projet structurant.

Le 6 mars, à Champs-sur-Marne (Seine-et-Marne), Jean-Marc Ayrault a donné le top départ du Grand Paris des transports. Le projet baptisé « Nouveau Grand Paris » combine la création du Grand Paris Express, métro automatique de 200 km et 72 gares, qui mobilisera 27 milliards d'euros à l'horizon 2030, avec l'amélioration du réseau existant pour 7 milliards. Les annonces du Premier ministre ont suscité de nombreuses réactions. Globalement, les élus franciliens, à l'exception de ceux des Yvelines, expriment leur satisfaction, de même que la Fédération nationale des travaux publics. En revanche, certains élus de province déplorent le poids des investissements réalisés en région parisienne par rapport à l'enveloppe consacrée au développement des transports collectifs dans les autres territoires.

- **Patrick Bernasconi, président de la Fédération nationale des travaux publics** : « C'est un signal positif à double titre : pour les Franciliens, pour qui ce projet promet, en modernisant le réseau de transport, de rendre le territoire compétitif à l'échelle internationale et de renforcer l'attractivité des pôles de développement économique ; pour les entreprises de Travaux Publics qui sont fortement mobilisées sur ce projet. **La FNTP se félicite de l'adoption d'un échéancier précis avec des points d'étape.** Le démarrage des travaux dès 2015 est une bonne nouvelle. La FNTP rappelle que la profession est parfaitement capable de construire l'infrastructure dans les meilleurs délais. Les entreprises françaises utilisent en effet régulièrement une vingtaine de tunneliers, d'un diamètre supérieur à 4 mètres, travaillant dans tous les types de terrain à travers le monde et sont en mesure, avec leurs fournisseurs, de mobiliser aisément les 6 à 10 tunneliers nécessaires à la réalisation du Grand Paris Express. »

- **Bertrand Delanoë, maire PS de Paris** : « Je salue la décision du Premier ministre de réaliser le Grand Paris Express dans son intégralité avec un financement et un calendrier clairement définis. (...). **Si la rocade de proche couronne et le prolongement de la ligne 14 sont nécessaires au soulagement d'un réseau saturé** et d'une demande croissante, ce projet s'intègre dans un programme global, visant l'amélioration de l'ensemble des déplacements en Ile-de-France, notamment l'amélioration de la desserte aéroportuaire. (...) Cette véritable naissance du Grand Paris Express est possible grâce à l'implication très volontaire des élus locaux, emmenés par le président du conseil régional Jean-Paul Huchon. Alors que Nicolas Sarkozy était dans l'imprécation et les annonces, le gouvernement de Jean-Marc Ayrault réussit à mobiliser des moyens à la hauteur des enjeux. »

Commentaires de l'AMUTC

Delanoë avec nous ! La rocade vite, plus vite, pour les parisiens !

- **Jean-Paul Huchon, président PS de la région Île-de-France** : « Compte tenu des sommes en jeu et de l'effort de l'État, c'est historique. La différence avec le précédent projet : c'est financé et ça démarre. On n'est plus dans les plans sur la comète mais dans le vif du sujet. Dans un océan de rigueur et de réduction de dépenses, le fait de décider d'investir vraiment, ce qui va créer des emplois et de l'attractivité, c'est courageux et c'est bien ! Je suis impressionné par la constance de Jean-Marc Ayrault, son acharnement à sortir ce dossier des limbes et à le faire vivre. »

- **GART** (Groupement des autorités responsables de transport). « Le Gart tient également à saluer la solution innovante proposée par le Premier ministre en matière de financement : la mise en œuvre de leviers permettant aux collectivités de mieux contrôler les recettes tirées du stationnement sur voirie. Cette mesure, qui n'a pas vocation à rester cantonnée à l'Ile-de-France, doit contribuer à la modernisation et au développement des réseaux de transport public ».

- **Association Grand Paris** : « Si le projet de métro rapide du Grand Paris a connu autant de versions que de ministres du Grand Paris, le projet est désormais finalisé et permet la création d'un premier maillage opérationnel qui va combler une partie du retard. Si le projet semble encore insuffisant et ne permet pas à lui seul de combler 30 ans de déficit structurel d'investissement dans les transports en communs franciliens, il permet d'améliorer dans un délai raisonnable les points noirs du réseau actuel. **Nous saluons l'engagement financier et politique structurant de la région Ile de France, qui doit rester le maître d'œuvre du Stif (Syndicat des transports d'Ile-de-France) et du réseau du « Nouveau Grand Paris »** afin d'assurer la continuité et la cohérence de la mobilité francilienne dont elle est le chef de file naturel et le garant. »

- **Maurice Leroy (UDI), ex-ministre chargé du Grand Paris** : « Les arbitrages rendus sont une juste actualisation des décisions que nous avons prises, avec Jean-Paul Huchon, en signant l'accord historique du 26 janvier 2011. Ils confirment les objectifs que nous avons fixés : améliorer les mobilités quotidiennes, connecter les territoires d'excellence et les points stratégiques du Grand Paris entre eux et avec Paris, et désenclaver les territoires oubliés par les transports. J'appelle le gouvernement à tout mettre en œuvre pour ne pas perdre une minute supplémentaire dans la réalisation du Grand Paris Express, notamment au plan budgétaire. Il est aussi nécessaire que l'État engage une réflexion sur [l'assouplissement des règles relatives à la réalisation des grands travaux d'intérêt national afin d'en réduire les délais d'exécution](#), et qu'il assure un suivi fiable des travaux. »

Commentaires de l'AMUTC

Encore et toujours contre la démocratie ! Un réseau ça se discute avec les habitants et avec les usagers.

- **Stéphane Troussel, président PS du conseil général de Seine-Saint-Denis** : « Les évolutions proposées vers des transports automatiques à capacité adaptée pour certaines branches du projet afin de faire coïncider la réalité des besoins et les moyens financiers disponibles doivent maintenant être examinées en détail [pour confirmer qu'elles offrent aux territoires concernés une desserte suffisante](#). Il faudra être particulièrement attentif à la qualité des connections avec le réseau existant et à la qualité des correspondances pour limiter les ruptures de charge. Il est indispensable que les collectivités soient associées à cette réflexion menée par le STIF et la Société du Grand Paris. »

Commentaires de l'AMUTC

Pas content Troussel ! Il a perdu sa ligne Mahéas et la ligne orange est renvoyée aux calendes... Troussel avec nous pour boucler la rocade !

- **Valérie Pécresse, députée des Yvelines, présidente du groupe UMP au conseil régional d'Ile-de-France** conseillère régionale d'Ile-de-France : « Déception et inquiétude (...) Déception car, malgré l'engagement de réaliser les 72 gares et les 200 km de réseau, la grande couronne, oubliée de la « Métropole de Paris », est de nouveau le parent pauvre du gouvernement. (...) Grande inquiétude enfin car après 10 mois de tergiversations, le Premier ministre n'a toujours pas proposé de plan de financement crédible et réussit même le tour de force d'annoncer une nouvelle augmentation des impôts sans assurer l'avenir du projet. Qui peut croire qu'une hausse de la taxe sur les bureaux et des amendes de circulation, même massive, permettra de récolter les 6,5 milliards d'euros de ressources nouvelles nécessaires pour la réalisation du réseau ? »

- **François de Mazières, député-maire UMP de Versailles (Yvelines)** : « L'ouest est le grand oublié de ce projet. En effet contrairement à ce que le Gouvernement avance, il y a bien un séquençage de la réalisation du Nouveau Grand Paris. Versailles et les Yvelines arrivent en toute dernière phase de la programmation soit 2030, en terminus d'une boucle inachevée, avec un système de transport d'ores et déjà annoncé d'une moindre capacité que sur le reste du réseau. »

- **Dominique Lefebvre, député PS du Val d'Oise, président de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise** : « Je note que les nouvelles orientations du Grand Paris auront des répercussions directes et positives pour l'agglomération de Cergy-Pontoise. Elles viennent confirmer les dispositions pour améliorer la question des transports. L'engagement financier de l'Etat, à hauteur de 7 milliards d'euros, permettra la modernisation du réseau existant et une amélioration sensible du quotidien des voyageurs. Elles confortent le schéma directeur du RER A. »

- **Jean-Pierre Blazy, député-maire PS de Gonesse (Val d'Oise)** : « Ces annonces permettront le développement de l'Est du Val d'Oise et contribueront à la réduction de la fracture territoriale en Île-de-France. Cependant, le compte n'y est pas tout à fait. [La gare du Triangle de Gonesse ne sera reliée à Roissy-CDG qu'en 2027 alors qu'il s'agit de l'un des principaux pôles d'emplois. \(...\)](#) Le Premier ministre a réaffirmé le principe selon lequel le budget de l'Etat ne contribuera pas à la réalisation de CDG Express. Cependant, l'engagement doit être pris clairement que cette infrastructure ne sera pas mise en service avant 2027 date à laquelle fonctionnera l'intégralité de la ligne rouge entre Pleyel et Le Mesnil-Amélot. »

FOCUS

A Marseille, le Grand Paris Express fait grincer les dents

A peine connu le détail du projet Grand Paris Express, le site d'informations locales « Marsactu » s'est fait l'écho de réactions d'élus et de personnalités phocéennes qui comparent –parfois avec humour- le montant colossal de l'investissement annoncé pour réaliser l'infrastructure francilienne et les problèmes de financement qui entravent le développement du réseau de transports marseillais.

Le média en ligne cite notamment le tweet grinçant de Jean-Yves Petit, vice-président (EELV) du conseil régional qui propose d'échanger « 3 milliards d'euros pour la région PACA contre un peu de soleil pour le grand Paris ». Plus pragmatique, le président (EELV) de la Régie des Transports Marseillais, Karim Zéribi, observe qu'« avec seulement 3 à 5 milliards d'euros on métamorphoserait Marseille et ses environs ». Autre coup de gueule : celui de la sénatrice (PS) Samia Gahli qui affirme : « Nous avons à Marseille, deux malheureuses lignes de métro qui ne font que 12 kilomètres et un tramway qui ne dessert que le centre-ville. Notre retard est considérable. Nous avons besoin nous aussi d'un engagement financier fort de l'Etat au travers d'un « Plan pluriannuel de développement des transports collectifs en site propre » pour Marseille ».

Répondant à la polémique qui enfle sur le Vieux-Port, Cécile Duflot affirme, de son côté, que l'Etat n'interviendra que très marginalement dans le financement du Grand Paris Express. « 12 millions d'habitants en Ile-de-France, davantage de voyageurs/jour sur la seule ligne B du RER que sur tous les TER en France », tweete ironiquement la ministre du Logement.

Grand Paris Express : vos futures lignes de métro en 10 dates

Métro 8 mars 2013

Le Premier ministre Jean-Marc Ayrault a donné mercredi le coup d'envoi du "Nouveau Grand Paris". Au programme : la création d'un gigantesque réseau de transports autour de Paris qui sera édifié d'ici à 2030. Les habitants de banlieue sont les premiers concernés. Voici le calendrier de ce chantier.

Commentaires de l'AMUTC

Attention, les dates sont très optimistes. Par exemple pour le T1 il est impossible de commencer les travaux début 2014 si l'enquête publique a lieu en septembre 2013 (compter au moins un an après la clôture de l'enquête). Et cela en supposant que le maire de Noisy-le-Sec se couche, ce qui est pour le moins improbable.

Le Grand Paris Express est enfin acté. Ce supermétro en rocade sera édifié autour de Paris d'ici à 2030 et multipliera par deux la taille du réseau actuel du métro parisien avec ses 72 nouvelles stations. En voici, ligne par ligne, les principales étapes du développement des transports en Ile-de-France en incluant la modernisation et le prolongement des lignes existantes.

23 mars 2013

Mise en service du prolongement de la ligne 4 entre Porte d'Orléans et Mairie de Montrouge.

Eté 2013

Inauguration du tramway T5 entre Saint-Denis et Sarcelles et, d'ici la fin de l'année, du tramway T7 entre Villejuif et Athis-Mons.

Début 2014

Modernisation du RER B sud et du RER D.

Lancement des travaux de prolongement de la ligne 14 entre Paris-Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen, de la ligne 4 entre Mairie de Montrouge et Bagneux et **du tramway** T1 entre Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay.

Inauguration du tramway T6 entre Châtillon et Viroflay (section en surface) et du tramway T8 entre Nord Saint-Denis et Epinay.

Courant 2015

Mise en service du T6 Châtillon-Viroflay (section en tunnel).

Lancement du chantier du Grand Paris Express : ligne 15 entre Pont de Sèvres et Noisy-Champs.

Démarrage des travaux de prolongement du RER E (Eole) entre Haussmann-Saint-Lazare et Mantes via La Défense.

Démarrage du prolongement de la ligne 11 **jusqu'à Rosny-Bois-Perrier** et du tramway T3 entre Porte de la Chapelle et Porte d'Asnières.

Courant 2017

Inauguration de la ligne 12 prolongée entre Front Populaire et Mairie d'Aubervilliers, de la ligne 14 prolongée entre Paris-Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen et **du tramway T1 à Val-de-Fontenay**.

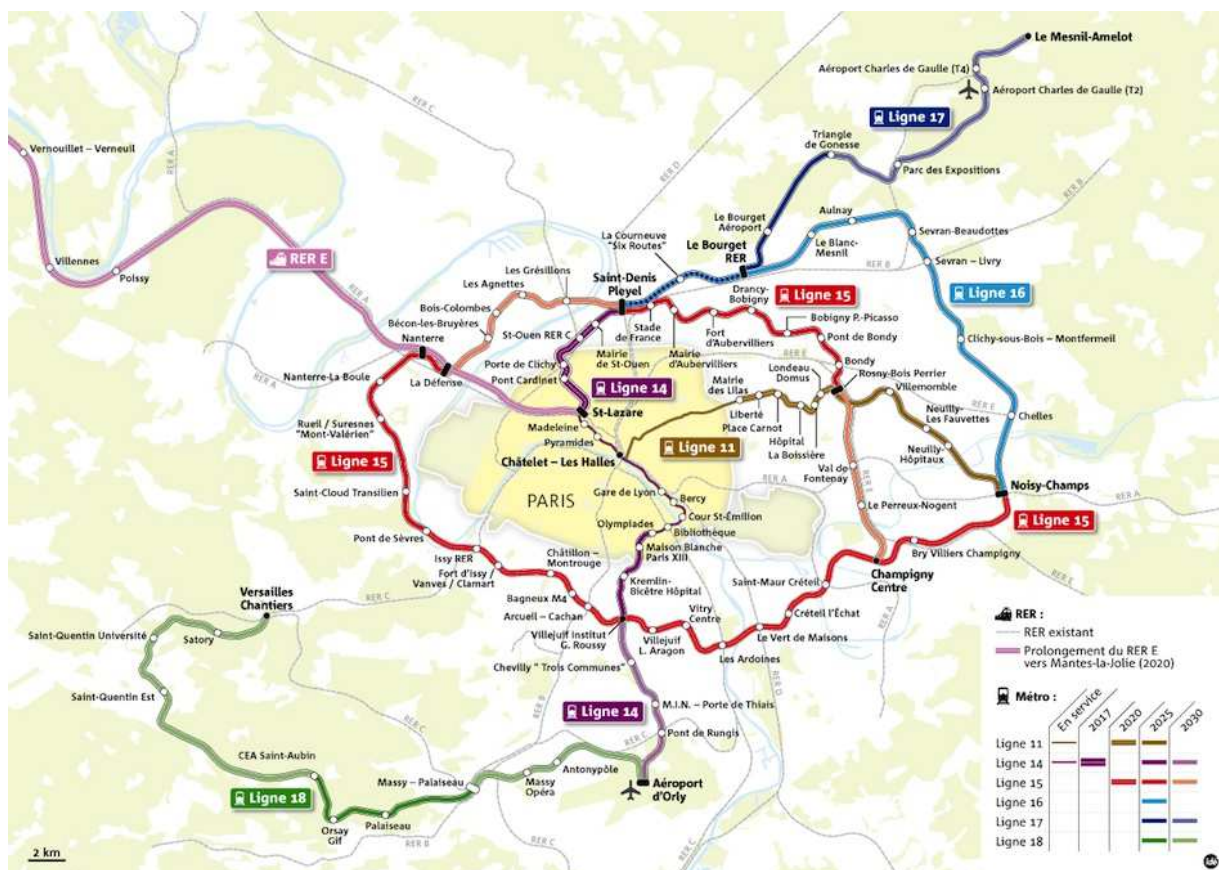
Mise en service de la Tangentielle Nord entre Epinay et Le Bourget et de la Tangentielle Ouest entre Saint-Cyr et Saint-Germain.

Courant 2020

Mise en service du barreau ferroviaire de Gonesse, **de la ligne 11 entre Mairie des Lilas et Rosny-Bois-Perrier**, de la ligne 15 entre Pont de Sèvres et Noisy-Champs.

Mise en service du RER E entre Paris et Mantes et de la Tangentielle Ouest à Achères.

La ligne 4 du métro desservira Bagneux et le tramway T1 ira à Colombes. Le RER C sera modernisé et un tramway conduira les banlieusards de Paris à Orly.



Pendant ce temps, les **travaux** du Grand Paris Express seront lancés pour trois lignes : la ligne 16 (Noisy-Champs-Le Bourget puis Gonesse), la ligne 18 (Massy-plateau de Saclay) et **la ligne 15 (Pleyel-Rosny-Bois-Perrier)**.

Avant 2025

Mise en service du tronçon Pleyel-Le Bourget (lignes 16 et 17), de la ligne 16 entre Noisy-Champs et Le Bourget, de la ligne 17 entre Le Bourget et Gonesse, de la ligne 14 au nord entre Mairie de Saint-Ouen et Pleyel et, au sud,

entre Olympiades et Institut Gustave Roussy, et de la ligne 18 entre Massy et le plateau de Saclay.

En outre, les habitants pourront circuler en tram-train entre Massy et Versailles et emprunteront la Tangentielle Ouest pour relier Achères et Cergy. La modernisation des RER A, B sud et D sera achevée.

Courant 2025

Démarrage des travaux pour la ligne 15 (Pont de Sèvres-Nanterre et **Pleyel-Rosny-Bois-Perrier**) et pour la ligne 11 (Rosny-Noisy-Champs).

Avant 2030

Mise en service de la ligne 14 entre Institut Gustave Roussy et l'aéroport d'Orly, de la ligne 18 entre Massy et Orly, de la ligne 17 entre Gonesse et Roissy puis Le Mesnil-Amelot, et enfin de la ligne 15 entre Nanterre et Pleyel via La Défense.

Courant 2030

Achèvement de l'ensemble des lignes du Grand Paris Express : Rosny-Champigny (ligne 15) et plateau de Saclay-Versailles (ligne 18).

Commentaires de l'AMUTC

Selon cet échéancier le bouclage de la rocade s'achèverait « courant 2030 ». Ils veulent nous refaire le coup du boulevard périphérique !

Nouveau Grand Paris : et à la fin, la gauche rafle la mise

Libé 7 mars 2013

Au lendemain du discours de Jean-Marc Ayrault sur le plan de transports collectifs en Ile-de-France, désormais appelé "Nouveau Grand Paris", arrêtons-nous un instant sur la séquence qui s'est déroulée ces quatre dernières années. Et constatons que ce gouvernement qui n'a pas beaucoup de chance dans sa rencontre avec la conjoncture, a tiré là un jeu servi, merci, comme on dit au poker.

Reprenons au début, en 2008. Une région où la gauche ne cesse de progresser, avec la conquête de Paris, de la région, de cinq départements sur sept. Et un nouveau président de la République, Nicolas Sarkozy, issu du bastion de la droite des Hauts-de-Seine, rêvant sûrement de reconquête ce qui est bien légitime, pétri d'une certaine idée de la grandeur du pays et de la sienne. Et ayant besoin d'un point de croissance, "à aller chercher avec les dents s'il le faut". Sans doute fut-il bien conseillé puisqu'on lui suggéra qu'il le trouverait plus facilement en Ile-de-France qu'ailleurs, pourvu que tous les éléments de l'attractivité fussent réunis.

Or, à cette même époque, les RER dysfonctionnaient, comme à l'ordinaire pourrait-on dire car les investissements étant en panne depuis trente ans, le système fatiguait. Le rusé Sarkozy s'aperçut qu'il y avait là matière à affronter la gauche sur le terrain de son incurie en proposant un réseau neuf, intervention plus visible que l'abondement des crédits d'Etat au contrat de projet Etat-région. D'aucuns lui racontèrent en plus que les entreprises internationales étaient friandes de liaisons automatiques modernes, de systèmes de transport "robustes", "puissants", comme disent les techniciens. Autour des futures gares, les investisseurs déploieraient leurs mètres carrés et leur contribution au PIB.

Arrive donc Christian Blanc, chargé de la tâche. Les transports sont de compétence régionale ? Pas grave. L'Etat bâtit son schéma dans son coin. Outre les arguments économiques, il s'appuie sur le réel : les déplacements de banlieue à banlieue progressent mais faute d'offre, se font en voiture. Il faut donc un métro de rocade. Lequel ? On n'en sait rien, il s'élabore dans le secret.

En face, on hurle. Jean-Paul Huchon, président de la région voit se déployer cette machine infernale, d'autant plus efficace que l'habile Blanc, bien qu'un peu rude dans le contact, commence par aller voir les maires des coins les plus défavorisés et enclavés de la Seine-Saint-Denis pour leur proposer son métro magique. Dilemme pour des élus socialistes, comme Claude Dilain, à l'époque maire de Clichy-sous-Bois : trahir les siens ou pactiser avec le diable qui propose quand même ce que la commune attend depuis trente ans ?

Prise de court, la région patine. Longtemps, Huchon n'a pas cru au métro de rocade. Il lui a fallu du temps pour se rendre à l'évidence des besoins. Au bout de quelques mois, le Stif a fini par élaborer sa réponse : deux "arcs" de métro en première couronne. Par ailleurs, devant les milliards qui s'apprêtent à être déversés dans le

supermétro, la région monte en toute hâte un "*plan de mobilisation*", longue liste des travaux, créations et prolongements qu'il faudrait réaliser pour améliorer le système existant.

Le dévoilement des élaborations de Christian Blanc, en 2009 lors d'une conférence de presse, est assez surréaliste. Devant un petit panneau en carton, le ministre, tout seul, montre une "*double boucle*" posée hors sol sur la région, sans autre souci que de filer au plus vite d'un "*cluster*" à l'autre. **Un syndrome de mégalomanie se manifeste par des délais totalement irréalistes (tout boucler en dix ans, actionner dix tunneliers à la fois...)**. La guerre est déclarée.

En 2010, la loi Grand Paris met pourtant en place les moyens pour construire ce métro, sous le contrôle de l'Etat. Un des articles du texte prévoit même de supprimer le débat public prévu sur Arc Express, les deux arcs de rocade que la région pousse parallèlement. Cette atteinte caractérisée à la décentralisation fait tousser les sénateurs qui rétablissent le débat prévu. Et nous voilà partis pour deux débats publics en parallèle, sur deux projets concurrents. Inédit et grotesque.

Mars 2010. Les régionales ont été perdues par la droite. La position guerrière n'est plus tenable. Une malheureuse affaire de cigares pousse Blanc vers la sortie. Sarkozy joue l'apaisement et nomme, à la place de l'artilleur, Michel Mercier, un centriste rond à souhait. Auquel succède un autre, Maurice Leroy, lui aussi adepte du consensus et assez habile pour le trouver. Aussi, à la toute fin des débats publics, et après s'être fait engueuler par la majorité des 75000 participants aux réunions exaspérés par cette compétition, Maurice Leroy et Jean-Paul Huchon finissent-ils par trouver un accord. Naît là le Grand Paris Express, avec l'engagement de l'Etat de financer le plan de mobilisation.

Les promesses n'engagent que ceux qui y croient. **Lorsque la gauche arrive au pouvoir, le plan de mobilisation n'est pas financé. Le Grand Paris Express l'est mal.** Ou pas assez. Mais ce qui a changé, c'est que la solution évidente de la fusion des deux approches est désormais possible. Grand Paris Express et plan de mobilisation font partie d'un tout, finançable aussi par un jeu de vases communicants entre les recettes dont bénéficie la SGP et les dépenses dont a urgemment besoin la région pour ses interventions.

Pour le gouvernement de Jean-Marc Ayrault, il n'y avait plus qu'à remettre tout à plat, redimensionner certains équipements en fonctions des trafics et se présenter devant les élus avec un calendrier précis et un plan de financement. Certains élus de droite et de l'ouest, comme Patrick Devedjian dans les Hauts-de-Seine, Valérie Pécresse à la région ou François de Mazières à Versailles, ont râlé. Normal. Les autres ont applaudi. Dans cette histoire, le dernier joueur a eu les bonnes cartes.

Commentaires de l'AMUTC

Trop beau pour être vrai. Ca va râler. Et dur, car le NGP reste incohérent. Le gouvernement s'est arrêté au milieu du chemin. Mais un grand pas a été fait.

Sybille Vincendon 7 mars 2013

Grand Paris : « Un système de transport efficace renforcera l'attractivité de la région »

Libé 7 mars 2013 à 11:03 (Mis à jour: 18:09)

TCHAT Avec la construction et le prolongement de lignes de métro, tram et RER, le gouvernement Ayrault a présenté son projet de Grand Paris, une réorganisation par étapes, jusqu'en 2030... Sybille Vincendon, journaliste à « Libération » a répondu à vos questions.

Winsurf60. *Au-delà de Pierrefitte il n'y a rien de prévu pour le nord de l'Île-de-France, alors que l'est, le sud et l'ouest de la région sont correctement pourvus avec un drainage des transports permettant un échange interbanlieues moteur du développement économique. Confirmez-vous ?*

Sybille Vincendon. Le plan a aussi prévu de financer la tangentielle que le nord de la région attend depuis longtemps, en particulier le Val-d'Oise.

Marion. *Qu'est-il prévu pour améliorer les conditions de transport des usagers du métro parisien, certaines lignes sont pour le moins « vieillottes » ?*

S. V. Dans le plan, la ligne 11, la plus « vieillotte », est automatisée et prolongée jusqu'à Rosny-Bois-Perrier. Les

autres matériels sont rénovés au fur et à mesure comme on peut le voir.

Vivian. Savez-vous si le tram parisien sera prolongé, c'est pas clair ?

S. V. Jusqu'à Porte d'Asnières, pas plus loin pour le moment.

Luce. *Avons-nous déjà un ordre d'idée du coût de cette vaste opération ? Et surtout des répercussions sur les prix des transports ? Les « banlieues » seront-elles mieux reliées entre elles qu'actuellement dans un temps de voyage acceptable ?*

Pierre. *Quelles sont les grandes lignes du financement du Grand métro, de l'amélioration du réseau actuel et de l'organisation des transports en commun d'ici 2030 ? Quels sont les acteurs mis à contribution ?*

Guy. *Les caisses sont vides, comment le gouvernement va-t-il financer un tel projet ? Une augmentation d'impôts se profile-t-elle à l'horizon ?*

S. V. Sur les coûts : les Lignes 15/16/17 et 18 (ancien Grand Paris Express) coûtent 26,575 milliards d'euros. Les travaux du plan de mobilisation coûtent 6 milliards d'euros. Côté recettes : la société du Grand Paris, qui construira les nouvelles lignes, bénéficie de taxes affectées, en particulier une taxe sur les bureaux payés par les entreprises. Mais elle n'encaissait pas la totalité de cette taxe. Désormais, elle empochera tout, passant de 450 à 600 millions d'euros par an. Ce qui double aussi ses capacités d'emprunt. L'Etat rajoute une subvention d'un milliard d'euros, et les collectivités de 225 millions d'euros.

Pour le plan de mobilisation, qui doit s'achever en 2017, 2 milliards seront ponctionnés sur la recette de la SGP, puis lui seront reversés plus tard, quand elle commencera ses chantiers. Il y a un jeu de vases communicants entre les financements, de sorte que l'on puisse payer tout de suite les urgences. Après 2020, les entreprises paieront sans doute des taxes supplémentaires, mais les lignes déjà construites auront généré des ressources.

Pierre. *Les propriétaires et les agents immobiliers se préparent déjà aux bonnes affaires à venir dues à l'augmentation de la valeur des biens proches du tracé du futur Grand métro. Le locataire sera-t-il encore une fois le grand perdant avec des loyers toujours aussi élevés ?*

S. V. Si l'on arrive à construire les 70 000 logements prévus, au lieu de 35 000 actuellement, peut-être y aura-t-il une légère baisse de tension sur le marché immobilier.

Pierre. *Une fois le Grand métro et la réorganisation des transports achevés, et en tenant compte de l'augmentation de la population d'ici 2030, les Franciliens pourront-ils enfin aller au travail dans des transports en commun non surchargés aux heures de pointe ?*

S. V. La prévision de trafic est une des sciences les plus difficiles qui soit. On pense néanmoins que l'offre suscite la demande, et certains disent que l'on part dans une fuite en avant.

Pierre. *Quel est l'évolution prévue du prix de l'abonnement annuel des transports en commun d'ici l'achèvement du Grand métro ? Les Franciliens utilisant les transports en commun vont-ils devoir « payer » ce Grand métro ?*

S. V. **Ils paieront à coup sûr une partie de l'amélioration et de l'augmentation du service, ce que l'on peut considérer aussi comme légitime.**

Adena. *Est-ce normal de faire financer le développement de Paris par la province alors la France est déjà un territoire atrophie par la trop grande prééminence de la région parisienne...*

S. V. Le financement est entièrement assuré par l'économie francilienne : taxes sur les entreprises d'Ile-de-France, taxes sur les contribuables d'Ile-de-France, contributions des collectivités locales, et *in fine* un milliard de l'Etat pour la région capitale du pays.

Rappelons que l'Ile-de-France génère 31% du PIB national, dont seulement 20% sont consommés sur place, 10% sont redistribués vers les régions. De plus, la région capitale contribue fortement à ce qui reste de croissance. En résumé, l'idée reçue selon laquelle Paris siphonne la province est absolument démentie par les chiffres et les faits.

Noe. *La mise en service de ces différents projets de transport est prévue entre 2020 et 2030... C'est dans longtemps, ne risquent-ils pas d'être obsolètes ?*

S. V. C'est toute la difficulté, pas tant pour la technique, que pour les prévisions de trafic.

Niko94500. *Quel sera le premier tronçon et le calendrier des mises en service ?*

S. V. Avant 2020 : la Ligne 15 Sud, entre Pont-de-Sèvres et Noisy-Champs.

Avant 2025 : tronçon commun Ligne 16 et Ligne 17 de Pleyel au Bourget ; Ligne 16 : Noisy-Champs-Le Bourget, en passant par Clichy Montfermeil et Aulnay-sous-Bois ; Ligne 17 : Le Bourget-Gonesse ; Ligne 14 au Nord : Mairie de Saint-Ouen-Pleyel ; Ligne 14 Sud : Olympiade-Institut-Gustave Roussy ; Ligne 18 : Massy-Plateau de Saclay.

En 2025 : Ligne 15 : Pont-de-Sèvres-Nanterre ; Ligne 15 : Pleyel-Rosny-Bois-Perrier ; Ligne 11 : Rosny-Bois-Perrier-Noisy-Champs.

Avant 2030 : Ligne 14 : Institut Gustave Roussy-Orly ; Ligne 18 : Massy-Orly ; Ligne 17 : Gonesse-Roissy puis le Mesnil-Amelot E

Et en 2030 : Ligne 15 : Rosny-Champigny ; Ligne 18 : Saclay-Versailles.

Pierre. *Quelles sont les retombées attendues de cet investissement colossal ?*

S. V. L'effet multiplicateur de chaque euro investi dans les grands projets fait l'objet de débats techniques pointus, mais quelques données sont certaines, les chantiers créent des emplois et de l'activité économique non délocalisables. L'attractivité de la région est renforcée par un système de transport efficace. La qualité du métro parisien est un des grands « arguments de vente » de Paris.

Pierre. *Comment expliquer l'écart de financement nécessaire entre le projet du Grand métro par le précédent gouvernement (20 milliards d'euros) et l'évaluation du coût du même projet de 30 milliards par le gouvernement actuel ?*

S. V. Le rapport Auzannet a établi que les interconnexions en particulier avaient été sous estimées. Lorsque l'on branche une nouvelle ligne sur une station existante, cela génère des coûts par la création de nouveaux accès, et parfois le besoin de redimensionner l'ancienne station.

Pierre. *Quelles sont les entreprises qui vont bénéficier des contrats de construction du Grand métro ? Est-il prévu un système particulier pour éviter la corruption des personnes décisionnaires dans la distribution de ce marché d'environ 30 milliards d'euros ?*

S. V. Tous ces chantiers sont soumis aux règles des appels d'offres européens. Ce qui signifie que nos grandes majors ne seront pas nécessairement les gagnantes. Pour la corruption, sa prévention me dépasse.

Pierre. *La région Ile-de-France et le projet de métropole de Paris semblent destinés à s'opposer... Quel est l'intérêt de ce projet de métropole de Paris, et pourquoi la région Ile-de-France n'a-t-elle pas été désignée pour gérer ces missions ?*

S. V. Pour la métropole, l'intérêt du projet est d'avoir un système qui fonctionne mieux (la ligne 13, par exemple, est un cauchemar). Sur la gestion des transports, ce n'est pas la région qui l'assure mais le Syndicat des transports d'Ile-de-France, présidé par la région, mais auquel participent les collectivités locales, dont Paris (30% du budget). Le Grand Paris Express va continuer d'être construit par la Société du Grand Paris, mais cette dernière va passer sous l'autorité du Stif, comme le sont actuellement la RAPT ou RFF.

Clément94. *Qu'en est-il du plan de mobilisation suite à ce « nouveau Grand Paris ». Les prolongements des Lignes de métro 1, 10 ou autres dont les études étaient inscrites dans cette contractualisation font-ils partis de nouveau projet à 30 milliards ?*

S. V. Pendant ce temps-là, le contrat de plan Etat-région assure le financement ordinaire des investissements dans le réseau.

BBoy972. *La ligne directe pour relier directement Roissy à Paris est-elle toujours d'actualité ?*

Manu. *Pour la desserte de l'aéroport Charles de Gaulle, pourquoi y a-t-il une rupture de charge à St-Denis entre la 14 et la 17 ? Et que devient le projet du CDG express ?*

S. V. Le projet Charles-de-Gaulle Express est toujours dans les tuyaux si Aéroports de Paris et RFF réussissent à trouver un modèle économique, ne faisant pas appel aux fonds publics. Aucun privé n'ayant réussi jusqu'à présent, on attend de voir. Mais le Premier ministre a été clair sur ce point.

Champinois. *Est-ce que le métro sera entièrement souterrain ou y-a-t-il des parties aériennes ?*

S. V. De l'aérien, là où c'est possible, soit assez peu. Matignon affirme que ça ne peut pas être une source d'économie, car il n'est pas question de recréer des coupures urbaines.

Pierre. *Les ressources de l'ANRU vont-elles diminuer au profit de la société du Grand Paris ? Les besoins de rénovation urbaine diminuent-ils pour autant ?*

S. V. Le problème de l'ANRU, c'est que les ambitions sont énormes et les gouvernements précédents ne lui ont jamais donné des sources de financement pérennes. Elle a d'abord eu les fonds du 1% logement, puis ceux de la SGP. C'est continuellement du bricolage. Au gouvernement actuel de trouver une solution durable.

Dominique. *D'après vous, est-ce que c'est une victoire de Huchon ?*

S. V. C'est une solution qui lui convient, mais pas qu'à lui. Tous les élus de l'est et du nord en particulier étaient affolés à l'idée d'un retour en arrière.

Fr. *Pourquoi ne pas utiliser les structures existantes mais inutilisées ? A l'heure actuelle, il est impossible de faire Massy-Roissy ou Marne-la-Vallée-Roissy en RER !*

S. V. Le projet Massy-Evry en Tram-train procède de cette logique, et va simplifier le schéma du RER C.

Joe94. *Que retenir de cette version finalisée et financée par rapport au projet initial de Christian Blanc ? Vu le nombre d'arrêts, on n'est déjà plus dans un « Express » réservé aux hommes d'affaires pressés...*

S. V. La réponse est dans la question.

Joe94. *Quid des projets d'extension du TGV : barreau sud à Orly, gare à la Défense, CDGExpress ? Ceux-ci sont-ils tout aussi lourds en terme de coûts et de procédures ?*

S. V. Le barreau sud du TGV est lancé, mais le plus important serait d'avoir à terme une rocade TGV avec des gares de banlieues dont rêve la SNCF, mais aussi nombre de voyageurs, qui mettent plus de temps pour aller de la banlieue à la Gare du Nord, que de la Gare du Nord à Lyon.

Jeffè. *Les projets de transport n'incluent jamais le recours à des solutions de type « personal rapid transit » ou « personal rapid transport ». Est-ce parce que c'est moins cher, et surtout parce que les grands groupes n'en fabriquent pas ?*

S. V. Le plus curieux dans toutes ces affaires c'est que les solutions de déplacement les plus innovantes de ces dernières années, du type de l'autopartage ont été inventées par des petits bonhommes dans leur coin, et non par les grosses machines. Ça fait réfléchir.

Nouveau GPE : ce qui change, la carte, l'agenda...

Le Grand Paris Express version gouvernement Sarkozy devait voir le jour en 2025. La crise, les difficultés de l'État... Dans le projet "Nouveau Grand Paris" présenté mercredi 6 mars 2013 par le Premier ministre Jean-Marc Ayrault, le supermétro est prévu pour 2030. Retrouvez ici le plan du futur métro, le calendrier des travaux et, à l'avenir, sur cette même page, les principales informations relatives à l'avancée du projet.

CE QUI CHANGE

Les derniers mois étaient marqués par l'inquiétude, comme en témoignent les pétitions locales circulant à Massy (91), Rueil-Malmaison (92) ou dans les villes du "Grand Roissy" (93, 95 et 77). Le discours du Premier ministre Jean-Marc Ayrault mercredi à Champs-sur-Marne (77) est fondateur d'une nouvelle étape pour le Grand Paris Express, avec un nouveau financement... et des modifications concrètes.

Échéance : 2030 au lieu de 2025.

Réseau : 200 km de métro au lieu de 205 km pour 72 gares (nombre inchangé).

Tracé : des lignes globalement similaires à ce qui était prévu précédemment mais plusieurs modifications locales (*voir les plans ci-dessous*).

Noms : au revoir lignes orange, bleue, verte et rouge, bonjour lignes 14, 15, 16, 17, 18, Eole, Charles-de-Gaulle Express...

Économies : un budget global revu à la hausse... mais des économies pour éviter un budget pharaonique (des gares aux quais moins longs, l'État qui ne participe pas au financement de la ligne Charles-de-Gaulle Express...).

TRACÉ

Pour rappel, le Grand Paris Express, c'était à l'origine : 4 lignes (bleu, rouge, orange, verte) pour un réseau de 205 km, **72 gares**, 3 aéroports connectés. Enlevez 5 km de rails et le projet reste le même mais l'agencement des lignes évolue. Attention : **il ne s'agit pas uniquement de troquer des couleurs** (lignes verte, bleu, rouge et orange) **pour des numéros** (15 à 18). Exemple : la ligne rouge faisait le tour de Paris en allongeant une grande boucle au nord-est. **C'est désormais la ligne 15 qui fera office de rocade mais sans grande boucle,**

fermant son rond à l'est par une partie de l'ex-ligne orange qui coupait Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne.

CALENDRIER

Mars 2013. La "*concertation avec le grand public*" pour la ligne orange, dont le dossier d'objectifs et de caractéristiques principales avait été approuvé par le Stif (société gestionnaire des transports en Ile-de-France) ? Elle va se poursuivre même si le nom de la ligne change. Prolongement de la ligne 4 à Mairie-de-Montrouge.

2013. Enquêtes publiques pour le prolongement de la ligne 11 à Rosny, pour la ligne 15 sud (Pont de Sèvres à Noisy-Champs), pour les tramways T1, T3 et T7...

2014. Lancement des travaux de prolongement de la ligne 14 sur le tronçon Saint-Lazare/mairie de Saint-Ouen et de la ligne 4 à Bagneux. Lancement des enquêtes publiques pour les lignes 14, 15, 16, 17 et 18.

2015. Lancement des travaux pour la ligne 15 sud, pour le prolongement du RER E (Eole) à l'ouest vers La Défense et le Mantois ainsi que pour la prolongement de la ligne 11.

2017. Mise en service de la ligne 14 prolongée jusqu'à la mairie de Saint-Ouen et de la ligne 12 jusqu'à Mairie d'Aubervilliers. Les tangentielles nord (Epinay-Le Bourget) et ouest (Saint-Cyr à Saint-Germain) sont mises en service.

2020. Premières **misés en service** du Grand Paris Express (hors extension Saint-Lazare/Saint-Ouen). La **ligne 15** (Pont de Sèvres à Noisy-Champs) et la **ligne 11** (prolongement à Rosny) sont les premières concernées. Le RER E est prolongé à l'Ouest. La ligne 4 s'arrête à Bagneux. Le tramway Paris-Orly est mis en service.

2025. Nouvelles **misés en service** : le tronçon de la ligne **16** allant de Noisy-Champs au Bourget, celui de la ligne **17** allant de Gonesse au Bourget, celui de la ligne **14** reliant Mairie de Saint-Ouen à Pleyel au nord et Olympiade à l'institut Gustave Roussy au sud, celui de la ligne **18** allant de Massy au plateau de Saclay, le tram-train Massy-Versailles, le tramway Antony-Clamart...

2030. Toutes les lignes 14 à 18 doivent être finalisées. Seule exception : les tronçons des lignes orange Pleyel-Nanterre et 18 Versailles-Nanterre doivent être réalisés ultérieurement.