

« Les travaux du supermétro vont commencer dès cet automne »

Philippe Yvin, nouveau président du directoire de la Société du Grand Paris, lance demain une concertation publique sur les lignes 14sud et 15ouest du supermétro.

Propos recueillis par Louis Moulin | 2 juin 2014, 07h00



Philippe Yvin a été nommé président du directoire de la Société du Grand Paris, l'entité en charge du supermétro de la métropole, en février. **(DR.)**

Hausse de la TVA, l'écotaxe qui ne rentre pas dans les caisses, baisse des aides de l'Etat aux collectivités locales... Malgré ces trois facteurs qui plombent la rénovation du réseau actuel de transports en commun en Ile-de-France, le projet du supermétro avance comme si de rien n'était. Nommé en février à la tête de la Société du Grand Paris (SGP) chargée de la réalisation du futur réseau, Philippe Yvin, lance demain la première concertation publique. L'occasion de faire le point sur l'état d'avancement du Grand Paris Express, dont les premières rames sont censées rouler en 2020.

Vous lancez une concertation sur deux tronçons d'un coup, pourquoi ?

Philippe Yvin. Notre objectif, c'est de respecter la feuille de route du gouvernement et d'avoir achevé les enquêtes publiques fin 2015. Il faut donc aller vite. Ces concertations préalables sont très utiles car elles permettent de créer un lien durable avec les habitants et de préparer, ensuite, les enquêtes publiques.

Sur quoi les habitants peuvent encore influencer ?

Ils peuvent donner leur avis sur ce qu'il faudrait faire autour des gares, comme la liaison avec les lignes de bus, mais aussi sur les services qu'ils veulent y trouver. Par exemple se faire livrer ses courses commandées sur son mobile pendant le trajet lors de l'arrivée à sa station. Les habitants peuvent aussi s'informer sur le chantier lui-même et nous dire ce qui est important dans leur environnement, ce que nous ne devons pas oublier de prendre en compte.

La ligne 14 sud est prévue pour être réalisée en deux fois, avec le supermétro à Villejuif en 2023 et à Orly en 2027. Les acteurs locaux se mobilisent pour qu'elle soit construite d'un seul tenant et plus vite. Le calendrier peut être accéléré ?

Techniquement, oui, la desserte des aéroports pourrait être accélérée mais ce n'est pas la feuille de route de mars 2013. Le problème n'est pas technique mais financier. La réalisation du réseau a été planifiée pour tenir dans une enveloppe et selon un phasage précis.

A propos de finances, tous les voyants sont-ils au vert ?

Oui. Le projet a une très grande chance, c'est qu'il a ses propres ressources et qu'elles ont été fixées par la loi. Par ailleurs, qu'il s'agisse de la taxe sur les bureaux ou l'imposition sur les matériels de transport, ces ressources sont franciliennes. On ne peut pas dire que la province paye pour Paris.

La région Ile-de-France se plaint d'un manque de ressources pour moderniser les transports en commun. Or la SGP a déjà engrangé beaucoup de ressources, peu utilisées pour l'instant...

La feuille de route prévoit que la SGP apporte 2 Md€ pour la modernisation des transports (Eole, ligne 14, RER, ligne 11). Le financement du développement des transports franciliens nécessite une approche globale comme le prévoyait le rapport de Gilles Carrez (*NDLR : qui préconise par exemple une nouvelle taxe sur les nuits d'hôtel*).

Les grands travaux vont-ils bientôt commencer ?

Dès cet automne, avec trois sondages sur de grandes profondeurs sur trois gares de la ligne 15 sud (Cachan, Saint-Maur, Champigny-Centre, dans le Val-de-Marne). Puis, à la fin de cette année, les premières déviations de réseaux. Le début des travaux sur les tunnels est pour fin 2016.

Le Grand Paris Express peut-il être menacé par une métropole ou un conseil régional d'Ile-de-France à droite ?

Le projet bénéficie d'un très fort consensus politique parce qu'il réunit trois objectifs : soutenir le développement économique, faciliter les transports du quotidien et désenclaver des territoires. C'est ce qui fait sa force.

Le Parisien