

# Le gouvernement veut limiter le retard du métro GPE à cinq ans

Par Dominique Malecot | 14/02 | 17:38 | mis à jour le 15/02 à 12:06

Le gouvernement va confirmer la réalisation de l'intégralité du réseau du futur métro de rocade parisien. Ses arbitrages ne retarderont pas le projet de plus de cinq ans.

Surtout ne pas compromettre l'avenir. C'est la ligne de conduite du gouvernement qui est en train de procéder aux derniers arbitrages sur l'avenir du futur métro de rocade de la région parisienne Grand Paris Express. Il devrait annoncer ses décisions début mars. « *Nous ne pouvons pas faire d'annonce politique avant que le Conseil d'Etat se soit prononcé le 28 février sur les possibilités de modifier la loi du Grand Paris* », explique-t-on dans l'entourage de Cécile Duflot, ministre en charge du Grand Paris.

C'est bien là le problème. Le texte préparé par le précédent gouvernement est aussi complet que complexe, une véritable « machine à faire le Grand Paris Express » conçue en tenant compte de l'expérience. Des pans entiers du schéma directeur de Paul Delouvrier n'ont en effet pu être réalisés en 40 ans faute de précision suffisante.

## Commentaires AMUTC

Totalement faux ! Et stupide ! J'y étais...

Cette fois, le législateur y a été attentif. Du financement à l'achat des terrains, de la capacité du métro à son tracé, de l'ordre de construction des principales lignes aux délais, beaucoup de choses sont donc inscrites dans la loi et l'acte motivé qui l'accompagne. Surtout, le débat public a déjà eu lieu et les dossiers d'enquête publique des premiers tronçons sont prêts.

## Commentaires AMUTC

Il n'y a pas eu de débat public sur la ligne orange, dont il n'était question ni dans le dossier d'Arc Express ni dans celui du Métro du Grand Paris. La ligne orange (appelé justement réseau « complémentaire ») a été proposée **à la suite** du débat mais son tracé n'a jamais fait l'objet d'un débat. D'où ses effets dévastateurs.

Modifier le projet pour prendre en compte les contraintes de financement, aggravées par le creusement du déficit budgétaire et les sombres perspectives de croissance économique, risque de faire sortir le projet du cadre de la loi. Et d'obliger le gouvernement à reprendre toutes les procédures à zéro, d'enlever tout fondement juridique aux acquisitions foncières qui ont déjà été réalisées.

## Commentaires AMUTC

Sûrement pas ! Je suis confiant dans l'avis du CE

### Risque politique

C'est aussi prendre le risque de mettre les élus locaux de la région parisienne, en majorité à gauche, dans une situation délicate. Depuis deux ans -en fait un peu plus -ils ont « vendu » le Grand Paris Express et les contrats de développement territorial qui l'accompagnent à leurs électeurs. Et Cécile Duflot a aussi besoin de ces terrains desservis par le métro pour contribuer à l'effort annoncé par le gouvernement sur le logement.

## Commentaires AMUTC

Oui ! Ce risque « politique » montre les effets pervers de la loi sur le Grand Paris qui veut aller plus vite que la musique. Ainsi les CDT ont été lancés sans attendre les enquêtes publiques. Quelle imprudence ! L'utilité publique va sans doute de soi, les enquêtes publiques ne servent à rien ? Et les projets sont tellement bien étudiés ! Au point que l'autorité environnementale a retoqué le dossier d'enquête publique de la LRS !

Cependant, le gouvernement doit aussi compter avec les promesses du président socialiste de la région Ile-de-France, Jean-Paul Huchon qui, avec les mêmes élus, a préparé un « *plan de mobilisation* » pour améliorer le réseau existant. Il a certes été en partie intégré dans le Grand Paris Express mais au nom de « *l'amélioration de l'existant* » Jean-Paul Huchon aimerait que lui soit donné la priorité quitte à le financer en partie sur les crédits du Grand Paris Express. Les termes de l'équation étant posés, la voie semble particulièrement étroite pour le gouvernement.

## Commentaires AMUTC

Jean-Paul Huchon a raison. Les fonds doivent aller là où ils sont le plus utiles à l'amélioration des transports.

### Ce qui est acquis :

- Depuis juillet, Cécile Duflot dit que **le réseau sera réalisé dans son intégralité**. C'est nécessaire pour désengorger le réseau actuel et rester dans le cadre de la loi. Il est désormais prévu à l'horizon 2030 et non plus 2025 pour l'essentiel.
- **Une partie** du plan de mobilisation sera confirmée, les usagers des trains de banlieue ne comprendraient pas qu'on dépense 30 milliards pour le réseau de 2030 et rien pour leurs transports quotidiens.

#### Commentaires AMUTC

- Pour désengorger le réseau actuel il faut réaliser d'urgence la rocade bouclée.
- Il est impossible de rester dans le cadre de la loi et de son objectif intenable de 2025. Donc on peut en profiter pour corriger les très graves erreurs que comporte l'accord du 26 janvier 2011 et l'acte motivé qui l'a suivi.
- Dire que l'on confirmera une partie du plan de mobilisation (verre à moitié plein), **c'est aussi dire que l'on ne confirmera pas une autre partie (verre à moitié vide)**. Ainsi on pourrait renier les engagements pris sur le plan de mobilisation mais il faudrait réaliser l'intégralité du GPE...

### Ce qui est pratiquement acquis :

- Le réseau sera construit en continu et non pas par séquences.
- Le rôle du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) en tant qu'autorité organisatrice des transports de la région va être réaffirmé. Les décisions prises par la Société du Grand Paris en charge de la réalisation du réseau, devront faire l'objet d'une décision conforme du STIF.
- Le réseau du Grand Paris Express devrait rester un réseau d'intérêt national, comme c'est inscrit dans la loi. Outre la solidité juridique de l'affaire, cela permet d'imposer le passage du réseau sur ou sous le territoire des communes qui n'en voudraient pas, par exemple pour ne pas accueillir de logements sociaux.

#### Commentaires AMUTC

Tiens, Huchon nous affirmait mardi 12 février qu'une simple DUP permettait d'imposer le T1 à Noisy-le-Sec ! Quand à la solidité juridique de la loi du Grand Paris, c'est à mourir de rire ! Un vrai sac de nœuds, avec notamment le SDRIF qui a été modifié pour intégrer les diktats de cette loi... Il va y avoir du travail pour les avocats...

- Le prolongement de la ligne 14 du métro, actuellement financé par la SGP sous la responsabilité du STIF, repasserait sous la houlette de la SGP.

#### Commentaires AMUTC

Non sens. On peut supposer que le journaliste s'est mélangé les pinceaux entre la maîtrise d'ouvrage (RATP), le pilotage (STIF) et le financement (partiellement SGP). Il veut peut-être parler d'une maîtrise d'ouvrage SGP, mais cela paraît idiot, la ligne 14 étant une ligne existante de la RATP. L'important est de faire arriver au STIF les ressources dévolues à la SGP, pour les affecter là où c'est nécessaire.

- Les priorités seront décidées en fonction des perspectives de développement économique des territoires concernés et non pas en prenant uniquement en compte la densité de la population actuelle comme le souhaite la région.

#### Commentaires AMUTC

En d'autres termes on va desservir d'urgence des secteurs très peu denses, au détriment de la desserte des zones denses (comme le haut Montreuil).

### Ce qui reste à arbitrer :

- Les articulations et ruptures de charge entre les différents tronçons de la ligne rouge.
- L'avenir de la ligne Orange, chère à la région. Elle figure dans la loi au titre du réseau complémentaire à réaliser après 2025 et est la moins financée (après le tronçon Versailles-Nanterre de la ligne verte, également jugée complémentaire et pas du tout financée). Seuls certains tronçons pourraient voir le jour dans les vingt prochaines années. Le gouvernement pourrait choisir de prolonger certaines lignes de métro, comme la 11, pour desservir malgré tout, dans un premier temps, les territoires concernés.

### Commentaires AMUTC

La ligne orange **ne figure pas** dans la loi ! Pauvre Malécot ! **On notera avec intérêt que notre proposition de prolonger la ligne 11 au-delà de Rosny, jusqu'à Noisy-le-Grand, fait son chemin.** Cela rendrait possible un vrai bouclage de la rocade, à condition de faire dans la foulée le barreau de Champigny à St Denis par Val de Fontenay.

- Une modification du tracé de la ligne verte sur le Plateau de Saclay. Elle pourrait desservir, depuis Orly, le Christ de Saclay, carrefour où des transports routiers pourraient prendre le relais.
- Le type de matériel sur certains tronçons : métro lourd ou léger, voir tram train. Mais là encore les textes existants sont précis. Et sur plusieurs tronçons les risques de saturation sont importants quelques années seulement après la mise en service. L'acte motivé prévoit des trains d'une capacité de 1.000 passagers et des quais de 120 mètres.

### Commentaires AMUTC

Un acte trop motivé ! Merci la SGP ! Confondre vitesse et précipitation conduit finalement à perdre du temps. Il va falloir refaire cet acte, manifestement mal étudié !

#### Les besoins de financement :

- Au-delà des querelles de chiffres, le gouvernement table désormais sur plus de 30 milliards d'euros au lieu de 20 et estime que la région a besoin de 7 milliards pour boucler son plan de mobilisation qui a été « amélioré » depuis le vote de la loi.

#### Les pistes de financement :

- Déplafonner les taxes levées au bénéfice de la SGP acquittées par les entreprises et les particuliers.
- Augmenter le versement transport versé par les entreprises mais Bercy n'y serait pas favorable.
- Rechercher de nouveaux financements, notamment auprès des collectivités dont la marge de manoeuvre budgétaire va par ailleurs se réduire.
- Accroître la part de l'Etat qui n'en a guère les moyens.
- Recourir à l'emprunt et allonger les durées prévues par la loi pour l'étaler dans le temps. Reste à savoir si les éventuelles garanties de l'Etat, ou la dotation en capital de la SGP - qui lui permettrait d'emprunter - seront prises ou non en considération dans les critères de Maastricht.

### Commentaires AMUTC

Vive le traité européen !

In fine, les entreprises risquent d'être fortement sollicitées.

15 Février 2013 Grand Paris

## **Grand Paris Express : un projet Duflot-Huchon dans "quelques jours" à Matignon**

**La ministre en charge du Grand Paris et le président de la région Ile-de-France vont remettre dans "quelques jours" à Matignon leur scénario précis et financé du métro Grand Paris Express, a indiqué le 15 février 2013 à l'AFP l'entourage de la ministre écologiste.**

Ces arbitrages interviendront "début mars" car "il ne peut pas y avoir d'annonce officielle avant le 28 février", date à laquelle le Conseil d'Etat doit rendre son avis sur les possibilités de modifier la loi du Grand Paris, a expliqué l'entourage de Mme Duflot.

En effet, cette loi votée en 2010 est très détaillée tant sur le financement que sur le tracé du métro et sa capacité, les délais de construction ou encore la durée d'emprunt. Or les contraintes budgétaires poussent le gouvernement à revoir le dimensionnement de certains tronçons du futur super métro automatique.

Reste à savoir si le projet ainsi retouché reste dans le cadre de la loi. Si ce n'est pas le cas, le gouvernement devrait alors reprendre toute la procédure de concertation publique à zéro, qui a déjà duré environ deux ans.

## 2030

En terme de calendrier, le gouvernement semble s'acheminer vers 2030 comme "horizon crédible" de fin des travaux, qui ne se feraient pas de manière séquencée mais dans une "programmation continue, voire parallélisée" pour entamer certains tronçons en même temps. C'est cinq ans de plus que la date de 2025 inscrite dans la loi mais qui n'était "possible ni techniquement ni financièrement", fait-on valoir au ministère de l'Egalité des territoires.

Un délai acceptable par les Franciliens qui vivent des difficultés récurrentes dans les transports publics que si, dans l'intervalle, ils constatent une vraie amélioration dans leurs transports du quotidien, RER en tête.

### Commentaires AMUTC

Oui, l'effort doit porter en premier lieu sur l'existant et sur la rocade bouclée. Il faut choisir.

C'est pourquoi Cécile Duflot et Jean-Paul Huchon pèsent de tout leur poids pour muscler le Plan de mobilisation qui lie l'Etat et la Région pour améliorer le réseau existant. Le président de l'exécutif régional - par ailleurs président du Syndicat des transports franciliens (Stif) -, a déclaré que ce plan de mobilisation "nécessitera d'engager 7 milliards d'euros dans les années qui viennent". "Tout le monde devra faire des efforts et les entreprises auront leur rôle à jouer", a-t-il prévenu.

### Avec quels financements ?

Dans un courrier adressé début février à Matignon, le groupe socialiste de l'Assemblée nationale propose de dé plafonner la taxe sur les bureaux - principale ressource actuelle de la Société du Grand Paris et la plus dynamique - par un allongement de la durée d'amortissement des prêts actuellement limité à 35 ans et la création "si nécessaire" de recettes complémentaires", comme le préconisaient les rapports Carrez (UMP) de 2009 et Lepetit (PS) Albarello (UMP) de 2011.

Réaction immédiate du Medef Ile-de-France : "Les entreprises sont les seules à financer le Grand Paris Express par une augmentation des impôts et taxes de l'ordre de 500 millions d'euros depuis 2011". L'organisation patronale propose d'"autres solutions" comme "la réduction du coût des infrastructures, le recours au partenariat public-privé ou l'étalement des emprunts (de la SGP) sur une période plus importante" que les 35 ans inscrits dans la loi.

Cette dernière piste est aussi à l'étude au gouvernement sans pour autant vouloir trop l'allonger car les futures dettes de la SGP, structure publique, se retrouveront comptabilisées dans la dette de l'Etat.

**Nathalie Arensonas** (avec AFP) Mobilicités

## Cacophonie autour du Grand Paris Express

Publié le 15 février 2013 par C.Dubois 94citoyens.com

**Quand le Premier ministre, Jean-Marc Ayrault, rendra-t-il ses arbitrages à propos du Grand Paris Express ? Et quel scénario privilégiera-t-il, entre le rapport Auzannet qui prévoit un retard de dix à quinze dans la réalisation du projet, la recherche de nouvelles ressources préconisées par les élus locaux, ou encore la version allégée de Cécile Duflot, ministre de l'Egalité des territoires ? Précisions.**

Nous sommes le quinze février, et c'est à cette date que le premier ministre, Jean-Marc Ayrault, [avait indiqué début janvier qu'il rendrait](#) ses arbitrages concernant le Grand Paris Express, suite à l'émotion suscitée par [le rapport](#) Auzannet remis en décembre et prévoyant une réalisation complète dix à quinze ans plus tard que prévu.

### Mobilisation tous azimuts

Depuis le début de l'année, c'est donc de plus belle que le lobbying se poursuit auprès du gouvernement. Les élus locaux demandent chacun leur tour audience aux ministres concernés, Cécile Duflot et Jean-Marc Ayrault. Les villes mobilisent leurs habitants à coup de rassemblements et pétition (trois dans le 94 en deux semaines à Villiers, Villejuif et Vitry) et les parlementaires locaux reviennent à la charge dès qu'ils croisent un ministre. Il faut faire feu de tout bois et l'appartenance à un même parti est aussi bonne à prendre. Ainsi des députés PS ont-ils été reçus par le Premier ministre lundi 11 février tandis que l'association Orbival (association d'élus de tout bord du Val de Marne qui défend la partie départementale du Grand Paris express) attend toujours la date de son audience.

## Nouvelles pistes de financement

Au-delà de la communication, les élus ont planché à un financement alternatif, s'appuyant moins sur le budget de l'Etat et davantage sur des ressources propres à la région, en partie liées à une augmentation de certaines taxes, afin de sortir de l'arbitrage Paris-province.

### Qui doit gouverner : SGP ou STIF ?

Un financement à plus forte composante régionale qui repose la question de la gouvernance. Faut-il continuer à gérer le projet de Grand Paris Express depuis la Société du Grand Paris (Etablissement public dépendant de l'Etat) ou en transférer la maîtrise d'oeuvre au STIF (Syndicat des transports d'Ile de France, qui dépend de la région et s'occupera de toutes façons de l'exploitation du réseau lorsqu'il sera achevé). C'est ce que proposent une vingtaine d'élus PS dans un courrier sur la gouvernance francilienne adressé par le sénateur-maire d'Alfortville, Luc Carvounas, à Jean-Marc Ayrault.

### Commentaires AMUTC

Notre ami Dubois est planté ! Il confond « maîtrise d'œuvre » (bureau d'études, aux ordres) et maîtrise d'ouvrage (qui paie et qui décide). Il s'y ajoute les STIF, qui est « l'autorité organisatrice », dirigée par le conseil régional, qui valide les projets et leur affecte des financements (du CR principalement). Contrairement à la RATP et à la SNCF la SGP n'a pas besoin de faire valider ses projets par le STIF et s'est vu affecter des financements propres. Petit problème : l'Etat n'arrive pas à débloquer sa contribution à la SGP ! L'arbitrage devrait faire rentrer la SGP dans le rang, avec obligation de passer par le STIF.

### Quand le Premier ministre rendra-t-il ses arbitrages ?

Lors du conseil des ministres de rentrée de janvier, Jean-Marc Ayrault a annoncé qu'il rendrait ses arbitrages le 15 février. Depuis, il a laissé entendre qu'il s'exprimerait plutôt en mars, éventuellement à l'occasion d'un cadrage plus global sur la métropole. La nouvelle date qui se profile à l'horizon est celle du 28 mars, date à laquelle le Conseil d'Etat se sera prononcé sur la possibilité ou non de modifier la loi sur le Grand Paris.

### La version allégée de Cécile Duflot

Lors d'un point presse informel ce jeudi 14 février, l'entourage de Cécile Duflot a porté à connaissance les grandes lignes de la synthèse concoctée par son cabinet, qui permet de diminuer le coût de 30 milliards à 26 milliards d'euros en ne prenant que cinq ans de retard. Comment ? En réduisant la capacité de certains modes de transports, via le passage d'un métro à un tram-train par exemple, et en proposant parfois des alternatives à la création d'un nouveau métro, notamment concernant la ligne orange.

### Ligne orange transformée en prolongement de la ligne 11 ?

Ainsi, la ligne orange, dans son tronçon Rosny-Noisy, pourrait être transformée en prolongement de la ligne de métro 11 qui s'arrête actuellement à Mairie des Lilas mais fait l'objet d'un projet de prolongement jusqu'à Rosny. Mais qu'en sera-t-il alors du tronçon Rosny-Champigny ? Cette version allégée n'est pas encore disponible publiquement, elle devrait être présentée dans les jours qui viennent. Voir les articles sur ce sujet parus dans Les Echos et Métro.

### Ras-le-bol des élus

Dans cet imbroglio de propositions, supputations, comptes-rendus d'audience, difficile de savoir exactement à quoi s'en tenir aujourd'hui. De quoi agacer les élus locaux qui multiplient de leur côté les appels solennels à réaliser le projet dans les temps.

Dans un communiqué de ce jour, le président du Conseil général du Val de Marne, Christian Favier, exprime sa colère à propos de la tournure insaisissable qu'a pris la concertation. « *Chaque jour des rumeurs sur l'état des réflexions des uns et des autres alimentent les discussions de couloir. (...) Il se dit beaucoup de choses sur le sujet : le Premier ministre reçoit les élus socialistes, des élus socialistes lui écrivent sur le devenir de la métropole capitale, des projets farfelus circulent sur le volet francilien du projet de loi sur la décentralisation... Tout cela est bien étroit, ces projets, décisifs pour l'avenir de nos territoires méritent bien mieux que de petits arrangements entre amis...* » s'énerve le sénateur Front de gauche, qui s'inquiète aussi du prolongement de la ligne 14 jusqu'à Orly suite à une rumeur « d'abandon pur et simple de la ligne bleue au Sud. »

## **Grand Paris : 7 élus franciliens de tous bords pour de nouveaux financements**

**15.02.2013**

(AFP) - Sept parlementaires et élus franciliens de tous bords politiques veulent promouvoir de nouveaux modes de financements pour assurer la réalisation "dans les meilleurs délais" du réseau Grand Paris Express (GPE), selon un document transmis à l'AFP.

"Nous avons (...) décidé de conjuguer nos efforts pour travailler sur la recherche de financements complémentaires pour les investissements dans les transports franciliens de nature à réaliser les programmes tant pour le réseau GPE que pour le plan de mobilisation pour les transports publics et schémas directeurs des RER", écrivent ces élus.

Deux députés UMP, Gilles Carrez et Yves Albarello, 3 députés socialistes et communiste Alexis Bachelay, Jean-Yves Le Bouillonnet et François Asensi, le sénateur PCF et président du conseil général du Val-de-Marne, Christian Favier, et le vice-président EELV de la Région Ile-de-France, Pierre Serne, se sont associés à la rédaction du texte.

Selon eux, le seul territoire francilien peut "tout à fait" mobiliser les ressources nécessaires pour compléter celles déjà attribuées, "sans solliciter des moyens supplémentaires à ceux envisagés par l'Etat et des collectivités".

Remis en décembre au gouvernement, le rapport Auzannet prévoit pour le Grand Paris Express, un surcoût de 10 milliards d'euros aux 20 milliards initialement prévus pour la réalisation de ce super-métro en rocade destiné notamment à faciliter les transports de banlieue en banlieue.

Les nouvelles pistes de financement envisagées par ce groupe de travail reprennent pour la plupart des propositions déjà formulées dans le débat public notamment le rapport Carrez, la lettre du groupe socialiste de l'Assemblée au Premier ministre ou encore les travaux de l'association Orbival.

L'allongement de la durée des emprunts, la recherche de taux plus faibles, l'aide de la banque européenne d'investissement, la "modernisation" de la taxe locale sur les bureaux, l'augmentation de la taxe de séjour, le relèvement de la taxe poids lourds ou des amendes de stationnement ou l'évolution des droits de mutation font partie des pistes de travail, liste le sénateur communiste du Val-de-Marne, Christian Favier.

Matignon doit rendre ses arbitrages "début mars" sur le Grand Paris après avoir reçu un scénario précis et financé de la part de Cécile Duflot, ministre en charge du Grand Paris, et Jean-Paul Huchon, président de la région Ile-de-France.