

Le supermétro va devoir se serrer la ceinture

Attendu à la fin du mois par Cécile Duflot, le rapport Auzannet préconise des économies tout au long du Grand Paris Express. Les fuites se multiplient et inquiètent certains élus.

Louis Moulin | Publié le 12.11.2012, 04h13

 Recommander

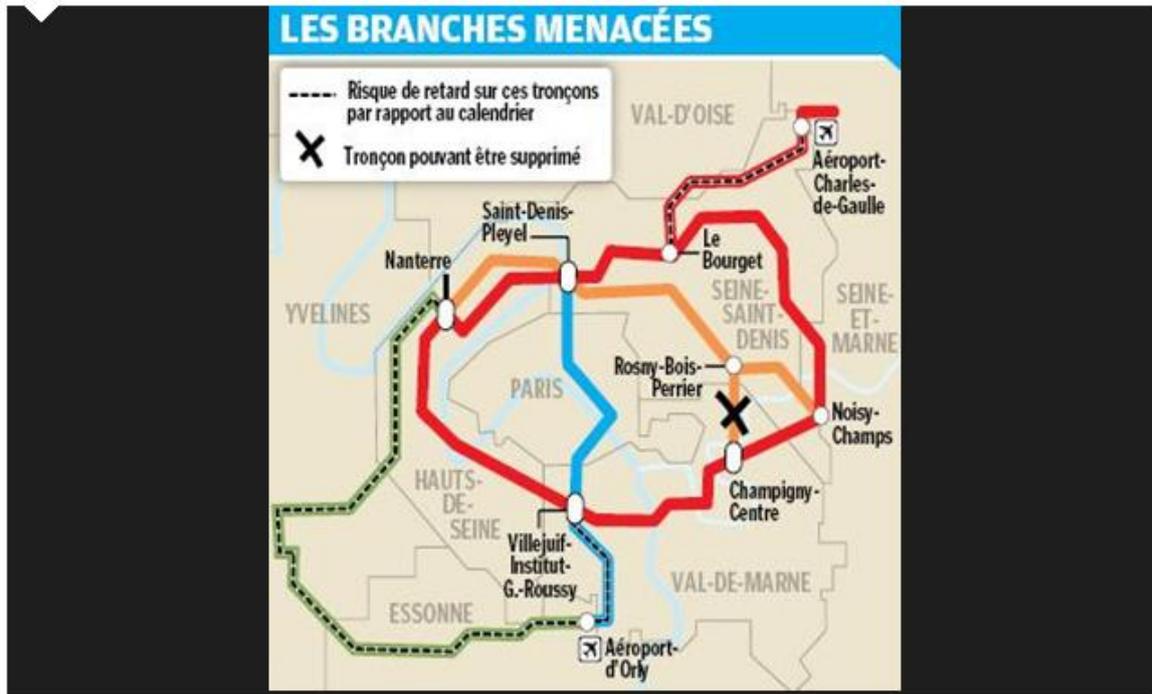
 Envoyer

 2 personnes le recommandent.

 Tweeter 2

 +1





Il y a eu le rapport Gallois, le rapport Jospin... il faudra bientôt compter sur le rapport Auzannet. Ce document commandé en septembre par la ministre de l'Égalité des territoires, Cécile Duflot, doit permettre de définir le coût réel du Grand Paris Express, ce projet de supermétro en rocade autour de la capitale. Cet audit doit s'accompagner de scénarios pour « préciser le calendrier pluriannuel de réalisation et de financement du projet », ainsi que l'indique la lettre de mission adressée à l'ex-cadre de la RATP Pascal Auzannet.

SUR LE MÊME SUJET

La desserte de Saclay repoussée au-delà de 2025?

Il s'agit de trouver des économies et de définir un calendrier. Il est déjà certain que l'ensemble du réseau ne sera pas réalisé en 2025. Dans ce contexte, la desserte du plateau de Saclay n'est

pas prévue pour demain (voir encadré). Mais alors que le rapport doit être remis le 30 novembre à Cécile Duflot, les fuites supposées sur son contenu se multiplient.

Des tronçons retardés, voire abandonnés

D'après nos informations, le « phasage » (c'est-à-dire le report dans le temps) de plusieurs tronçons serait envisagé. Le prolongement de la ligne bleue (ligne 14 du métro) de Villejuif (Val-de-Marne) à Orly, de la ligne rouge du Bourget (Seine-Saint-Denis) au Mesnil-Amelot (Seine-et-Marne), près de l'aéroport de Roissy, et la réalisation de la ligne verte d'Orly à Nanterre (Hauts-de-Seine), en passant par Massy et le Plateau de Saclay, ne seraient ainsi pas prioritaires. Quant à la branche de la ligne orange entre Champigny et Rosny-Bois-Perrier (Seine-Saint-Denis), obtenue sur le fil il y a un an et demi, elle pourrait ne jamais être réalisée. Des élus s'émeuvent déjà des menaces qui pèsent sur la desserte d'Orly. Jeudi dernier, un certain nombre d'entre eux ont écrit au gouvernement à ce sujet. « Nous avons la crainte que ça ne se fasse pas », s'inquiète Christian Hervy, le maire (PC) de Chevilly-Larue. A Massy, une pétition circule aussi depuis la Toussaint.

Des quais raccourcis

L'autre grande piste d'économies pourrait se faire sur la longueur des quais, et donc des trains qui circuleront, sur la ligne rouge. Alors que des quais de 120 m étaient prévus tout le long de son tracé, le rapport Auzannet conseillerait de les ramener à 90 m, voire 60 m sur le tronçon le plus à l'est entre Noisy-Champs et Le Bourget (Seine-Saint-Denis).

Une enveloppe financière contrainte

Dans un contexte de disette budgétaire, le rapport doit s'attacher à ramener le projet au plus près du chiffre de 20,5 Mds€ annoncé en 2008. La recherche de ressources nouvelles ne serait pas envisagée alors que le premier milliard de dotation à la Société du Grand Paris (SGP) n'a pas été inscrit dans le budget 2013-2015 comme le prévoyait l'accord entre l'État et la région. Le Premier ministre, Jean-Marc Ayrault, a assuré récemment qu'il serait débloqué « en 2015 si nécessaire ». Des bruits évoquent 4 à 5 Mds€ d'économies. Un chiffre prématuré alors que la dernière main n'a pas été mise au document. La ministre Cécile Duflot devrait en tirer des orientations concrètes pour le Grand Paris Express au début de l'année prochaine.

La desserte de Saclay repoussée au-delà de 2025?

Marie d'Ornellas et Sébastien Morelli | Publié le 12.11.2012, 04h12

Sur le plateau de Saclay, c'est une évidence pour beaucoup.

Le projet de campus, avec l'arrivée de grandes écoles, de centres de recherches, d'entreprises et de plusieurs milliers d'étudiants, enseignants, chercheurs, ne peut réussir sans nouveaux moyens de transport.

Oui, mais lesquels? Face à des riverains et des écologistes qui craignent qu'elle ne défigure les dernières terres agricoles aux portes de Paris, beaucoup d'acteurs locaux misent sur l'arrivée de la future ligne de métro reliant le secteur à Orly et Paris. Et repousser celle-ci après 2025, comme

SUR LE MÊME SUJET



Le supermétro va devoir se serrer la ceinture

cela semble se profiler, serait pour eux une très mauvaise nouvelle, le campus devant être finalisé pour 2018! Les chambres de commerce et d'industrie (CCI) de Paris et d'Ile-de-France ont fait savoir que ce possible report au-delà de 2025 ne pouvait « être envisageable, sous peine [...] de compromettre la mise en place et

l'aménagement » du pôle de Saclay, un site « déterminant pour la croissance économique de la nation et l'emploi des années à venir ». Une manifestation est prévue en décembre.

Pétition lancée pour rappeler la nécessité de réaliser la ligne

Quant à savoir quelle forme prendra ce nouveau métro en Essonne, la solution aérienne semble aujourd'hui privilégiée, le souterrain s'avérant trop onéreux. « Le rapport doit être remis fin novembre, donc nous attendons, note François Lamy, ministre délégué à la Ville et ex-président PS de l'agglomération du plateau de Saclay. J'ai toujours préconisé un passage en aérien sur le plateau, solution moins chère, plus agréable et plus structurante en matière d'urbanisme. » De son côté, le maire (UDI) de Massy, Vincent Delahaye, s'inquiète. « Nous venons de lancer une pétition pour rappeler la nécessité de réaliser cette ligne dans les délais annoncés au départ, c'est-à-dire 2020. Cette ligne sera une alternative au RER B. Nous avons déjà réfléchi à la traversée aérienne de Massy. Je n'étais pas contre. Mais, techniquement, c'est compliqué et ça risque encore de retarder le projet de dix ans. Ce serait une catastrophe. » Les écologistes, eux, ne désespèrent pas de voir au final le métro s'éloigner de Saclay au profit de solutions plus « légères ». Le 30 octobre, le Premier ministre a toutefois rappelé la nécessité de la « réalisation du métro Grand Paris Express » et confirmé les financements prévus pour le développement du plateau de Saclay.