



Mercredi 7 Octobre 2009

Edition Abonnés - Paris

Feu vert au super métro

POUR L'INSTANT, les délais sont tenus. Lors de son discours présidentiel sur le Grand Paris le 29 avril dernier, au palais de Chaillot, Nicolas Sarkozy avait annoncé les « premiers coups de pioche » en 2012. Christian Blanc, secrétaire d'Etat à la Région capitale, maintient le cap. Il présente aujourd'hui devant le Conseil des ministres la loi qui doit lancer son fameux super métro, future colonne vertébrale du Grand Paris de Nicolas Sarkozy.

Le projet est ambitieux : il s'agit de relier les 7 grands pôles économiques identifiés par le secrétaire d'Etat en Ile-de-France (Saclay, La Défense, Marne-la-Vallée, Orly, Roissy...) par un super métro automatique de 130 km de long. Surnommé le Grand 8,

car il fait une double boucle avec une liaison transversale prolongeant la ligne 14 parisienne (*voir ci-contre*), ce super métro doit entrer en service à partir de 2017 et contribuer à désengorger les transports collectifs totalement saturés en Ile-de-France. Avec ce transport révolutionnaire, Christian Blanc compte développer une quarantaine de gares reliées entre elles à 65 km/h, jour et nuit, permettant de créer d'ici à quinze ans plus de 800 000 emplois. Coût du projet : 20,5 milliards d'euros, selon le secrétaire d'Etat. Reste à convaincre les élus locaux et les habitants d'Ile-de-France. Discret, adepte du secret, Christian Blanc ne s'est pas fait que des amis. Il pousse pour imposer son projet, alors que la

région Ile-de-France, présidée par le socialiste Jean-Paul Huchon, et les élus de gauche, majoritaires dans la région, exigent la participation de l'Etat dans leur plan d'urgence de 18 milliards d'euros, destiné à améliorer tout de suite les transports quotidiens. « Les deux sont compatibles et les deux se feront », assure Roger Karoutchi, président du groupe UMP au conseil régional. Mais à l'approche des élections régionales, le courant passe de moins en moins bien entre la gauche et la droite. La belle unanimité affichée le 29 avril à Chaillot est bien terminée.

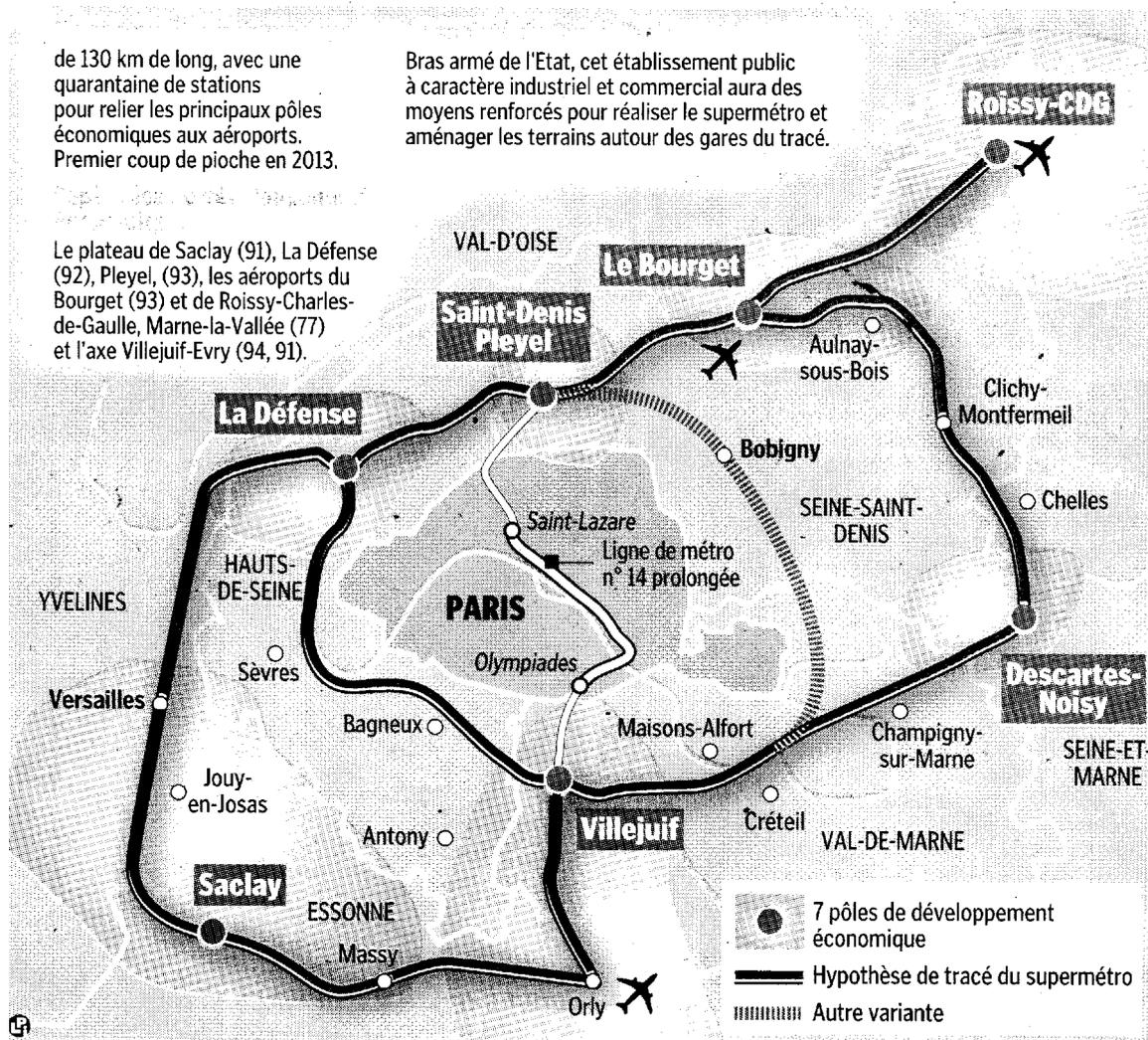
Sébastien Ramnoux

LA COLONNE VERTEBRALE DU GRAND PARIS

de 130 km de long, avec une quarantaine de stations pour relier les principaux pôles économiques aux aéroports. Premier coup de pioche en 2013.

Bras armé de l'Etat, cet établissement public à caractère industriel et commercial aura des moyens renforcés pour réaliser le supermétro et aménager les terrains autour des gares du tracé.

Le plateau de Saclay (91), La Défense (92), Pleyel, (93), les aéroports du Bourget (93) et de Roissy-Charles-de-Gaulle, Marne-la-Vallée (77) et l'axe Villejuif-Evry (94, 91).





Mercredi 7 Octobre 2009

Edition Abonnés – Paris

Ce qui coince

Chantiers en vue autour des gares

SIGNE du retour d'un pouvoir central fort qu'on n'avait plus vu depuis la décentralisation, le projet de loi du Grand Paris permettra à l'Etat de décider des projets d'aménagement autour des gares du futur super métro, au détriment des compétences des maires.

Comment ? L'Etat pourra préempter des terrains autour des futures gares du super métro, sur un périmètre qui reste à définir. Ce droit de préemption devra être validé dans le cadre d'un contrat de développement territorial avec les maires des

communes concernées. Il ne sera donc pas automatique comme le souhaitait Christian Blanc au départ. **Pour faire quoi ?** Le projet prévoit la création de 40 gares sur le tracé du super métro. Autant de zones de développement à fort potentiel pour Christian Blanc, qui compte profiter de la revente des terrains pour financer son super métro. Ces futures zones devront permettre le développement des pôles d'excellence rêvés par Christian Blanc, mais aussi construire des logements, des équipements... **Ce qui**

coince. Malgré les arbitrages du Premier ministre, le texte est toujours jugé inacceptable par les élus locaux d'Ile-de-France, Jean-Paul Huchon et Bertrand Delanoë en tête. « Ce serait plus de 500 ha de l'Ile-de-France placés sous la coupe de technocrates sans aucun contrôle des citoyens ! » tonne Jean-Pierre Caffet, président du groupe PS au Conseil de Paris.

Tous droits réservés : Le Parisien

277385CE74E0A70710740A33ED0131DE7AB6E30DE0208840191CCB1



Mercredi 7 Octobre 2009

Edition Abonnés - Paris

Entreprises et usagers appelés à payer

LA QUESTION du financement n'est pas tranchée. Un désaccord persiste entre Christian Blanc et le député Gilles Carrez (UMP), qui a été chargé de proposer des pistes de financement.

Comment ? Christian Blanc demande un grand emprunt qui serait lancé par la Société du Grand Paris, mais nécessitant une « amorce » de 4 milliards d'euros. Parallèlement, Gilles Carrez a été mandaté par le chef de l'Etat pour réfléchir au financement des 35 milliards d'euros du grand plan pour les transports

franciliens annoncés par Nicolas Sarkozy en avril, et pas seulement du super métro. Gilles Carrez refuse de recourir massivement à l'emprunt et préconise plusieurs mesures, dont une hausse des tarifs, des impôts locaux et des taxes sur les entreprises.

Pour quoi faire ? Le projet de loi présenté aujourd'hui ne porte que sur le super métro, évalué par Christian Blanc à plus de 20 milliards d'euros. Il n'évoque pas l'autre versant du plan transports, le « plan de mobilisation » de la région, évalué à

18 milliards d'euros et destiné à améliorer les transports existants.

Ce qui coïncide. Pour l'instant, l'amorce des 4 milliards d'euros pour l'emprunt n'est pas trouvée. Gilles Carrez de son côté préconise de ne réaliser d'ici à 2025 qu'une partie du super métro, pour en même temps financer le plan d'urgence de la région Ile-de-France (RER, nouvelles lignes de métro et de trams...).

Tous droits réservés : Le Parisien

9770F53879D0C10D80A70163BF0E01E57C967C09E09D86779233479



Mercredi 7 Octobre 2009

Edition Abonnés - Paris

La fronde des élus locaux

A QUELQUES mois des élections régionales, le débat sur le Grand Paris a viré à l'affrontement politique. La gauche accuse l'UMP de s'en servir pour reconquérir l'Ile-de-France. **Comment ?** Selon le projet de loi, le super métro sera réalisé par une société du Grand Paris où les collectivités locales sont appelées à contribuer financièrement mais où l'Etat sera majoritaire et aura donc tout pouvoir de décision. Des représentants de la région et des départements pourront quand même y siéger.

Pour quoi faire ? « On va beaucoup

plus vite avec un tel outil, assure Roger Karoutchi, président du groupe UMP au conseil régional, qui soutient le projet. Au lieu de sept à neuf ans pour lancer la construction d'une ligne, on peut raccourcir à deux ans ! » **Ce qui coince.** Les élus locaux, surtout la gauche majoritaire en Ile-de-France, voient le Grand Paris de Sarkozy une arme de l'UMP pour reconquérir la région présidée par le socialiste Jean-Paul Huchon. Bertrand Delanoë, qui défend un autre Grand Paris a dénoncé une « spoliation ». Même des élus de droite commencent à s'inquiéter : Jean-

François Copé, président du groupe UMP à l'Assemblée nationale et élu de Seine-et-Marne, s'est ému hier du droit de préemption accordé à l'Etat. Henri Plagnol, son homologue de Saint-Maur-des-Fossés (Val-de-Marne), prévient qu'il ne pourra pas voter en l'état le projet en dénonçant une « densification forcée ». François Fillon s'est fendu hier d'une lettre assurant les élus que le projet ne se ferait pas contre eux.

Tous droits réservés : Le Parisien

DE7B15C077002507608005530E0E01C27DC61A0B80E18CCE607B8B2

le Parisien

Mercredi 7 Octobre 2009

Edition Abonnés - Paris

« On a perdu du temps »

ROLAND CASTRO, architecte

ET LES ARCHITECTES dans tout ça ? Le 29 avril dernier à Chaillot, ils étaient les stars du discours présidentiel. Nicolas Sarkozy s'affichait fièrement avec les 10 cabinets internationaux qu'il avait mandatés pour imaginer la métropole parisienne du futur. Pendant un an, des architectes aussi prestigieux que Jean Nouvel ou Richard Rogers avaient rivalisé d'imagination pour

élaborer la ville durable du XXI^e siècle.

Et aujourd'hui ? Le projet de loi de Christian Blanc n'évoque à aucun moment les travaux des architectes.

Rien dans le calendrier du gouvernement ne prévoit de premières réalisations issues de cette consultation unique dans le monde. « On a perdu du temps, c'est vrai, reconnaît Roland Castro, qui a participé à la consultation. Mais l'urgence était d'élaborer le plan

transports. De notre côté, on s'est organisé et on vient de créer une association de tous les architectes qui ont travaillé sur le Grand Paris ». Baptisée les 10 pour le Grand Paris, elle est présidée par l'architecte français Christian de Portzamparc et s'est réunie pour la première fois samedi dernier chez Roland Castro.

S.R.

Tous droits réservés : Le Parisien

5A70A5CB70D0A10730C60ED31A0581607D86400800318C7708BE6FA