

## **Intervention du Maire sur le débat relatif au réseau de transport du grand Paris et au réseau Arc Express.**

14/12/2010

Par M. Bertrand DELANOË - Maire de Paris

Seul le prononcé fait foi

Notre assemblée est appelée à rendre un avis sur le projet de réseau de transport du Grand Paris. Dans le même temps, se déroule le débat public sur le projet Arc Express, porté par la région Ile de France et tous les départements franciliens. Pour aborder sans polémique, et avec sens du service public, ce sujet majeur pour la vie quotidienne de millions de gens, je souhaite que nous repartions des besoins des Franciliens et des Parisiens.

Quelles sont aujourd'hui les attentes exprimées ? D'abord, l'indispensable développement de transports collectifs permettant une diversification des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle polluante. C'est le sens de la politique que nous menons dans la capitale depuis neuf ans. Et elle a d'ailleurs permis dès à présent une baisse de 24% de la circulation automobile, et une réduction de plus de 80% des émissions de deux des polluants les plus toxiques, le monoxyde de carbone et le benzène... Autre priorité : favoriser les transports de banlieue à banlieue, pour que Paris, tout en continuant d'être le cœur de l'agglomération, cesse d'en être le nœud, c'est-à-dire le passage obligé. L'enjeu est aussi de réduire les inégalités territoriales, en d'autres termes de désenclaver les zones qui, dans la métropole, demeurent isolées et difficilement accessibles. Enfin, n'oublions pas que Paris est une capitale d'envergure mondiale, qui doit continuer à attirer les investisseurs et les visiteurs. Le lien entre le centre de l'agglomération et les aéroports est donc une dimension essentielle du dossier.

Comment, dès lors, apprécier les deux projets qui nous sont soumis ?

Le projet Arc Express et le plan de mobilisation constituent le cœur de la réponse. Pensé par les élus locaux, qui sont au plus près des besoins des habitants, il répond à la majeure partie des préoccupations que j'évoquais à l'instant. Ce projet dispose d'un plan de financement connu. Il engage des améliorations dès les mois qui viennent, avec des investissements immédiats, sur les RER par exemple, ou encore sur les tramways en cours de construction.

Quant au projet dit «réseau du grand Paris», il nous inspire trois réserves principales. D'abord, il se situe à horizon de plusieurs décennies, sans calendrier précis. Ensuite, il est conçu pour relier entre eux de grands pôles économiques ou universitaires qui n'existent encore pour la plupart que sur le papier, je pense notamment à Saclay. Il ne se soucie donc pas en priorité des besoins urgents de déplacement des Franciliens.

A cela s'ajoutent des questions de financement sur lesquelles nous avons toutes les raisons d'être inquiets. Car depuis maintenant plus de deux ans que ce projet est étudié, aucune garantie n'a été apportée par l'Etat, aucune promesse n'a été tenue. Et maintenant, c'est une nouvelle taxe qui est votée en catimini à l'Assemblée Nationale, sans qu'on en connaisse le taux, pour faire peser le financement du réseau du Grand Paris sur les ménages franciliens. J'insiste sur ce point : pendant des mois, on nous a expliqué qu'il était légitime que l'Etat se substitue aux collectivités territoriales pour piloter le développement des transports publics en Ile-de-France pour une raison simple : l'Etat allait financer intégralement les investissements. On comprend mieux maintenant ce que l'Etat entendait par là. Ceux qui pensaient qu'il allait faire un effort sur son budget ont été bien naïfs ; sa contribution consiste tout simplement à créer un impôt supplémentaire sur les ménages franciliens et demain sur les entreprises.

En somme, compte tenu de l'ensemble de ces données, la solution proposée au Premier ministre par Président de la région nous semble la plus adaptée. C'est la voie d'une complémentarité des deux projets, reprenant l'intégralité du plan de mobilisation et d'Arc Express et, à terme, des extensions issues du projet du Grand Paris. C'est pourquoi à ce stade je vous propose de donner un avis défavorable au projet de réseau de transport du Grand Paris, tel qu'il est présenté dans le débat public.

Pour ce qui concerne directement le territoire parisien, l'avis qui vous est soumis aujourd'hui, comme le cahier d'acteurs que nous avons fait parvenir à la Commission nationale du débat public, insiste pour que les nouveaux prolongements envisagés de la ligne 14 ne mettent pas en péril l'exploitation et l'efficacité actuelle de la ligne. Cet avis propose l'implantation de deux stations nouvelles : Maison Blanche au Sud et Pont Cardinet au Nord. Nous serons particulièrement vigilants sur ce point ; il est hors de question qu'un prolongement excessif de la ligne 14 au nord et au sud de Paris en provoque la saturation et en fasse une nouvelle ligne 13. En tout état de cause, il serait utile que l'on engage au plus vite les phases opérationnelles du projet de prolongement de la ligne 14. Je rappelle qu'il a déjà fait l'objet d'une concertation préalable, en 2009 et 2010. Le gouvernement a jugé bon d'inclure ce projet dans le réseau de transport du Grand Paris et donc de le mettre à nouveau en débat. Tout cela fait perdre beaucoup de temps, il faut passer à l'action.

Annick Lepetit et Pierre Mansat, que je remercie pour leur travail patient et précieux, préciseront tout à l'heure notre position, et exprimeront notre volonté que soit enfin mis en place un vrai réseau métropolitain de transport.

Pour ma part, je souhaite que nous franchissions une étape. Les différentes contributions qui ont nourri le débat peuvent aider à élaborer un programme d'investissements pluriannuel, à l'échelle de l'ensemble de l'Ile-de-France. En particulier, il doit être tenu compte des travaux de Paris Métropole ainsi que de ceux des architectes de l'Atelier international du Grand Paris, qui préconisent à juste titre d'articuler nouvelles infrastructures et rénovation du réseau existant. Il est temps de préférer, aux illusions centralisatrices, les partenariats, la mise en commun des moyens dans un objectif de performance, et en un mot l'esprit de dialogue.