ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Métro Grand Paris Express

Question écrite n° 2387

Texte de la question

M. Alain Ramadier attire l'attention de M. le ministre de la cohésion des territoires sur l'inquiétude exprimée par de nombreux habitants, acteurs économiques et élus locaux de la partie est du département de Seine-Saint-Denis de voir les travaux concernant les lignes 15, 16 et 17 du métro Grand Paris Express être repoussés, voir même abandonnés. En effet, les coûts de construction étant susceptible d'augmenter de 8 milliards d'euros, soit plus de 25 % du montant initial estimé en 2010, le Gouvernement envisagerait de reconsidérer ces lignes. De nombreuses dépenses ont pourtant déjà été engagées, notamment pour la ligne 16 du métro. Des bureaux d'étude et entreprises mandatés par la Société du Grand Paris ont entrepris les travaux préparatoires. Des milliers d'heure de travail ont été fournies tant de la part des municipalités que des établissements publics territoriaux et de la métropole en vue d'accueillir ce métro. Depuis plusieurs années, les Franciliens payent une taxe pour la réalisation de ce métro. Des familles se sont installées dans le territoire en prévision de ce moyen de transport. De grands projets se sont greffés, comme le projet de l'Atelier Médicis, la ZAC Aérolians ou encore l'opération de reconquête de la friche industrielle PSA à Aulnay-sous-Bois, qui accueillera dans une région en difficulté sur le plan économique le centre d'exploitation le plus vaste du réseau MGPE. Si le Gouvernement revient sur ses investissements, tous ces projets seront directement mis en péril ! C'est également dans les territoires concernés par les lignes 15, 16 et 17 qu'est prévue l'installation du village média et de nombreuses épreuves olympiques et paralympiques, notamment sur le secteur Dugny-Le Bourget. Les communes concernées par ces futures installations olympiques ont fait partie intégrante de la candidature de Paris à l'organisation des jeux Olympiques de 2024. Elles ont dû s'engager à respecter des échéances de mise en œuvre de ces lignes du métro Grand Paris Express, essentielles à l'accueil des millions de touristes prévus en 2024. Les conséquences économiques d'une remise en cause des lignes 15, 16 et 17 seraient ravageuses pour l'est de la Seine-Saint-Denis. Partie d'un département qui s'inquiète d'être à nouveau victime d'arbitrages budgétaires non raisonnés et dont le désenclavement est logiquement perçu par ses habitants comme un moyen de leur ouvrir de nouveaux horizons économiques et sociaux. En tant qu'ancien élu local du Cantal, M. le député est sûr que M. le ministre saura se montrer sensible à ces problématiques qui concernent l'ensemble des territoires périphériques du pays. Il lui demande ce qu'il peut donc répondre aux habitants et aux élus locaux inquiets des annonces budgétaires relatives à l'avenir de ces lignes de métro et leur dire pour assurer le plein engagement de l'État sur un projet majeur pour l'économie et le développement de la région parisienne.

Texte de la réponse

Le Grand Paris des transports vise à la fois le renforcement du réseau de transport en commun existant et la construction d'un nouveau réseau de métro automatique, le Grand Paris Express. À terme 200 kilomètres de lignes nouvelles seront construites, c'est-à-dire autant que toutes les lignes du réseau actuel du métro parisien. Le Grand Paris Express, interconnecté au réseau existant (RER, Transilien, métro), offrira un moyen de transport supplémentaire principalement en rocade. Il améliorera globalement l'efficacité du système de transport régional, facilitera les liaisons entre les principaux pôles d'activité et les zones d'habitation et desservira des secteurs aujourd'hui enclavés, notamment à l'est de la Seine-Saint-Denis. Le Grand Paris

Express apparaît donc comme un atout déterminant pour le développement de la région Île-de-France et il n'est pas question de remettre en cause son schéma d'ensemble. Toutes ses lignes ont fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique et les travaux de la ligne 15 sud ont démarré depuis maintenant presque 18 mois : des opérations de génie civil très importantes se sont déroulées au niveau des futures gares Fort d'Issy-Vanves-Clamart et Arcueil-Cachan. Le premier tunnelier entrera par ailleurs en action dès le début de l'an prochain à Champigny-sur-Marne. Pour autant, des surcoûts très importants ont été mis en évidence. Ils sont révélateurs de la difficulté des travaux souterrains, mais également d'une certaine tension du secteur du BTP en lien avec le pic d'activité généré par tous les projets en cours en Île-de-France. Soucieux de l'équilibre des finances publiques, le Gouvernement a demandé au préfet de région d'établir un rapport sur les mesures à prendre, notamment en termes de cadencement du projet pour concilier l'avancement du projet et les contraintes auxquelles il est exposé. L'analyse de ces propositions est en cours et le Gouvernement annoncera ses décisions quant au calendrier du Grand Paris Express prochainement. Le schéma d'ensemble n'est pas remis en cause. Cependant, pour les raisons évoquées précédemment, il conviendra d'adapter le phasage du projet mais sans perdre de vue les objectifs de ce projet essentiel pour l'Île-de-France.

Données clés

Auteur : M. Alain Ramadier
Circonscription : Seine-Saint-Denis (10e circonscription) - Les Républicains
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 2387
Rubrique : Transports urbains
Ministère interrogé : Cohésion des territoires
Ministère attributaire : Transports

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 24 octobre 2017, page 5066
Réponse publiée au JO le : 20 février 2018, page 1508