

Philippe Laurent : « Il faut redonner du souffle au projet du Grand Paris express »

Transport 28 septembre 2022

Pour Philippe Laurent, maire (UDI) de Sceaux, président de la commission des transports du conseil régional d'Ile-de-France et vice-président de la métropole du Grand Paris, les maires sont en première ligne pour redonner de l'enthousiasme au projet du Grand Paris express et le faire partager par tous les habitants de la région.

Pourquoi êtes-vous candidat au poste de représentant des maires au sein du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris ?

Le Grand Paris express (GPE) est le chantier le plus ambitieux d'Europe : 200 km de lignes nouvelles de métro automatique, quasiment toutes entièrement souterraines. Entre projet de transport et projet d'aménagement, le GPE trouve sa légitimité en tant que véritable projet politique de long terme. Au-delà, c'est tout le travail sur l'intermodalité, numérique et électrique, qui est repensé, en lien avec les collectivités, les opérateurs de transport et l'autorité organisatrice francilienne, Ile-de-France mobilités. Au total, cela représente un investissement de près de 40 milliards d'euros pour les infrastructures et certains des aménagements au-dessus et autour des futures gares.



Philippe Laurent. © Jgp

Mon approche est simple, ce projet unique en Europe ne doit pas se résumer à la seule logique comptable – comme ce fut le cas jusqu'il y a quelques années -, ne distinguant pas l'aspect économique de l'investissement à celui de l'exploitation du futur réseau. Il est important à mes yeux de redonner du souffle, de la hauteur et de l'enthousiasme à ce formidable projet qui contribue indéniablement à façonner la métropole du Grand Paris et à dynamiser la région Ile-de-France. Et de faire partager cet enthousiasme nécessaire par tous les habitants de la région. Les maires ont été et restent en première ligne pour cela.

Vous avez suivi ce dossier pour la Région. Quelle est votre vision de l'état d'avancement du projet ?

Comme maire fortement engagé dès le départ dans la construction métropolitaine, dès 2001, j'ai suivi et milité pour ce projet depuis le tout début, lorsque Nicolas Sarkozy en a jeté les bases en 2007. Ce projet d'infrastructure répond à des besoins de mobilité, notamment de la part des territoires non pourvus de gares, en particulier la grande couronne dont les habitants contribuent au financement à travers un système de taxes locales dédiées. L'amélioration des liaisons de banlieue à banlieue est plus que jamais une priorité dans une région disposant de multiples centralités.

Le Grand Paris express desservira des millions d'usagers et permettra de décongestionner le réseau. C'est une extraordinaire densification du transport en Ile-de-France (doublement des lignes du métro), un gain de temps de 30 min par trajet, le désenclavement de territoires isolés (comme Clichy-sous-Bois) et, à terme la desserte d'un grand campus scientifique et industriel (Saclay). S'y ajoute un avantage compétitif considérable pour Paris et sa région : métro automatique, vitesse accrue et utilisation de techniques modernes comme les tunneliers et le nouveau matériel utilisé. C'est un projet pour notre territoire mais aussi pour notre pays, un exemple prenant ainsi une avance vis-à-vis de nos partenaires, notamment européens.

A l'heure actuelle, et même si le calendrier a été distendu pour de nombreuses raisons – dont la frilosité de l'Etat « bercysien » au début – et si les lignes prévues pour les JOP 2024 ne seront pas entièrement réalisées, il me semble que l'avancement du chantier a repris un rythme satisfaisant. L'enjeu des prochaines années est de rendre le projet « insensible » à la conjoncture immédiate des finances publiques, en quelque sorte de le « sanctuariser ». Ayons enfin une vraie approche du long terme dans la gestion des affaires publiques !