

**SOCIÉTÉ**

Grand Paris Express, métro de l'espoir

5 mars 2013 à 19:06

Par **JEAN-PIERRE BLAZY** Député-maire PS de Gonesse

Malgré le chômage et les difficultés sociales, le projet de métro automatique du Grand Paris Express vient redonner un peu de confiance dans l'avenir à des territoires de banlieue qui ont trop souvent connu la relégation et le désintérêt des pouvoirs publics. Le gouvernement, dont le Premier ministre doit annoncer aujourd'hui les orientations et le calendrier du Grand Paris, a l'opportunité historique de réduire la fracture territoriale et les inégalités criantes entre un Ouest parisien très développé et un Est francilien défavorisé. Illustration de cette fracture et de la chance qu'offre le Grand Paris Express pour la surmonter : le territoire situé entre Villiers-le-Bel et Clichy-sous-Bois et entre Roissy et Le Bourget. Cette partie de l'Ile-de-France réunit les symboles et les contradictions. D'un côté, le chômage et la précarité massifs. De l'autre, des dizaines de milliers d'emplois. Le métro permettra enfin aux habitants des quartiers sensibles d'aller travailler sur les pôles d'emplois les plus dynamiques. Plus de 100 000 emplois et de 6 milliards d'euros d'investissements privés sont en projet sur ce territoire appelé le «Grand Roissy».

A Gonesse même, la réalisation de la gare du Grand-Paris-Express conditionne la création de 11 500 emplois nouveaux dans le cadre du projet Europa City. Que restera-t-il de cet espoir si le métro n'arrive qu'après 2025 ? Que restera-t-il de ces projets si le choix est fait de réaliser la liaison directe Roissy - Gare de l'Est, appelée «CDG Express», au détriment du métro automatique ? Les élus ont accepté le principe que des adaptations soient apportées au projet initial, que les infrastructures soient redimensionnées et que des économies soient recherchées. Cela ne peut être accepté qu'à condition que les modifications n'entraînent pas un nouveau débat public qui ferait perdre du temps ni que le métro ne se transforme en un tram ou en une infrastructure inadaptée. La durée d'amortissement peut être allongée, les recettes fiscales rendues plus dynamiques.

Le Grand Paris Express ne peut être crédible aux yeux des citoyens que si l'ensemble des enquêtes publiques sont lancées avant les prochaines élections municipales. Nous savons que le précédent gouvernement a entretenu un mythe, celui d'un réseau de métro qui pourrait être construit beaucoup plus vite que nulle part ailleurs dans le monde. Il appartient à François Hollande et à Jean-Marc Ayrault de rétablir la vérité des faits. Pour autant, nous ne pouvons décevoir l'espoir de la banlieue et de sa jeunesse.