



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

politique des transports urbains

Question orale n° 308

Texte de la question

Mme Valérie Boyer attire l'attention de Mme la ministre de l'égalité des territoires et du logement sur l'inégalité de traitement quant à l'investissement financier de l'État sur les réseaux de transports en commun entre, d'une part, la ville de Paris et, d'autre part, les autres grandes villes de France au premier rang desquelles la ville de Marseille. À l'heure où Marseille décroche la triste première place au palmarès des villes françaises les plus embouteillées (étude GPS TomTom, mars 2013), force est de constater que le Gouvernement a fait du "deux poids, deux mesures" une habitude, et même une profession de foi. Le projet de Grand Paris Express avec la construction de quatre lignes de métro en rocade autour de Paris, d'une longueur totale de 200 km et comprenant 70 nouvelles gares, lancé par le précédent gouvernement, bénéficiera d'une rallonge budgétaire de 9 milliards d'euros, ce qui représente un coût total de près de 30 milliards d'euros dont 4 milliards de l'État qui s'agite pour trouver l'argent tant et si bien qu'a même été envisagé de porter à 35 euros les amendes de stationnement, contre 17 euros aujourd'hui, un nouveau tarif qu'auraient payé tous les Français, et non pas seulement les habitants de la région parisienne, pour financer le Grand Paris Express. Levée de boucliers, le Gouvernement recule ! Mais, quels trésors d'imagination ne sont-ils pas déployés pour financer ce projet, en oubliant le reste de la France ! Oui, le reste de la France, une ville comme Marseille, capitale européenne de la culture cette année, sur le chemin de la métropole Marseille-Aix-Provence, et ses petits 12 kilomètres de métro, son tramway de centre-ville, et, nouveauté de ces dernières semaines, ses deux navettes maritimes. Il ne s'agit en aucun cas ici de dénigrer le projet de Grand Paris Express que l'on doit au précédent gouvernement, mais au contraire d'exiger du Gouvernement le même investissement, la même ambition, avec un engagement financier fort de l'État au travers d'un « plan pluriannuel de développement des transports collectifs en site propre » pour Marseille. On n'en est plus à l'image satellite prise de nuit où seul Paris brille et le reste de la France est plongé dans l'obscurité ! Marseille doit-elle être condamnée à regarder passer les trains parce qu'elle est gérée par une municipalité de droite ? Dans ce contexte, elle la prie de bien vouloir lui faire connaître les mesures envisagées pour remédier à cette criante et décriée inégalité.

Texte de la réponse

SOUTIEN DE L'ÉTAT AU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN MARSEILLAIS

M. le président. La parole est à Mme Valérie Boyer, pour exposer sa question, n° 308, relative à la répartition des investissements de l'État dans les réseaux de transports urbains.

Mme Valérie Boyer. J'attire l'attention de M. le ministre chargé des transports sur l'investissement financier de l'État dans les réseaux de transports en commun entre, d'une part, la ville de Paris et, d'autre part, les autres grandes villes de France au premier rang desquelles la ville de Marseille.

À l'heure où Marseille décroche la triste première place au palmarès des villes françaises les plus embouteillées, selon une étude GPS TomTom de mars 2013, force est de constater que le Gouvernement a fait du "deux poids, deux mesures" une habitude et même une profession de foi.

Le projet de Grand Paris Express avec la construction de quatre lignes de métro en rocade autour de Paris, d'une longueur totale de 200 kilomètres et comprenant soixante-dix nouvelles gares, lancé par le précédent

gouvernement, bénéficiera d'une rallonge budgétaire de 9 milliards d'euros, ce qui représente un coût total de près de 30 milliards d'euros dont 4 milliards d'euros de l'État qui s'agit pour trouver l'argent. Il a même été envisagé de porter de 17 à 35 euros les amendes de stationnement payées par tous les Français et pas seulement les habitants de la région parisienne pour financer le Grand Paris Express.

Face à la levée de boucliers, le Gouvernement a reculé. Mais, quels trésors d'imagination ne sont-ils pas déployés pour financer ce projet, en oubliant le reste de la France ? Oui, le reste de la France et une ville comme Marseille, capitale européenne de la culture cette année. Notons que Marseille peut mobiliser des milliers de personnes sur le Vieux Port et aux alentours sans qu'il y ait le moindre incident et que l'on ne peut pas en dire autant de toutes les villes...

Capitale européenne de la culture cette année, la ville s'inscrit dans le projet de création d'une métropole Marseille-Aix-en-Provence avec ses petits douze kilomètres de métro, son tramway de centre ville, et, nouveauté de ces dernières semaines, ses deux navettes maritimes.

Il ne s'agit en aucun cas de dénigrer le projet de Grand Paris Express que l'on doit au précédent gouvernement, mais au contraire d'exiger du Gouvernement le même investissement, la même ambition, avec un engagement financier fort de l'État au travers d'un plan pluriannuel de développement des transports collectifs en site propre pour Marseille. C'est l'objet de ma question du jour.

On n'en est plus à l'image satellite prise de nuit où seul Paris brille et le reste de la France est plongé dans l'obscurité. Marseille doit-elle être condamnée à regarder passer les trains et les tramways parce qu'elle est gérée par une municipalité de droite ? Nous pouvons légitimement nous poser la question.

Dans ce contexte, je remercie le Gouvernement de me faire connaître les mesures envisagées pour remédier à cette criante et décriée inégalité. Marseille est défavorisée une fois de plus alors que notre ville est pourtant signalée, à grand renfort de médias, comme une priorité nationale.

M. le président. La parole est à Mme la ministre déléguée chargée de la réussite éducative.

Mme George Pau-Langevin, *ministre déléguée chargée de la réussite éducative*. Madame la députée, veuillez excuser l'absence de Frédéric Cuvillier, actuellement retenu au Conseil des ministres européens de la pêche à Bruxelles.

Vous avez raison, le coût du Grand Paris Express s'est effectivement révélé bien supérieur à ce qu'avait annoncé le gouvernement précédent. Nous avons retravaillé en conséquence ce projet avec l'ensemble des partenaires pour qu'il soit réalisable intégralement d'ici 2030.

Avec le nouveau Grand Paris, le Gouvernement s'est engagé à désaturer le réseau existant et à désenclaver les territoires, ce qui est indispensable. Des optimisations techniques sont recherchées afin de réduire de 3 milliards d'euros le coût du projet. Son financement repose pour la majeure partie sur la fiscalité régionale, mais l'État apportera si nécessaire un soutien budgétaire à hauteur d'un milliard d'euros et non pas 4 milliards d'euros comme l'avait prévu le précédent gouvernement. Cette somme est à mettre en rapport avec la durée de réalisation du projet et les millions de Franciliens directement concernés.

Cependant, le Gouvernement n'est pas en reste dans les autres grandes villes de France. Vous savez d'ailleurs que Marseille souffre de bien d'autres maux dont le Gouvernement s'occupe activement et encore aujourd'hui. Frédéric Cuvillier a notamment lancé un appel à projets en faveur du développement des transports collectifs et de la mobilité durable, doté de 450 millions d'euros d'aides de l'État pour des chantiers devant débiter avant fin 2016.

S'agissant de Marseille, un comité interministériel d'aménagement du territoire lui a été spécialement consacré dès le mois de septembre 2012. À cette occasion, trois chantiers ont été engagés par Frédéric Cuvillier.

Le premier concerne la réalisation de la rocade L2, pour alléger la circulation sur les boulevards et redonner une respiration au centre ville.

Le deuxième consiste à relancer la politique de transports collectifs en site propre. Le réseau, peu étendu, doit être renforcé par divers projets : extension de la ligne 2 du tramway entre la Canebière et la Castellane ; mise en place de trois lignes de bus " à haut niveau de service " avec aménagements de voirie les plus efficaces ; accompagnement du développement économique du port pour fiabiliser son activité et le rendre attractif.

Enfin, la réforme de la décentralisation permettra de créer une nouvelle métropole Marseille-Aix-en-Provence.

Comme le Premier ministre l'a dit, nous contractualiserons avec cette métropole.

Vous voyez que Frédéric Cuvillier est engagé pleinement dans le suivi et la réalisation des chantiers " transports " pour permettre à Marseille de se développer et à ses habitants de retrouver une ville plus sereine.

Mme Valérie Boyer. Ça alors ! (*Sourires.*)

M. le président. La parole est à Mme Valérie Boyer qui ne semble pas convaincue.

Mme Valérie Boyer. Madame la ministre, loin d'être convaincue, je suis atterrée par votre réponse. Toutes les mesures que vous avez citées correspondent à des chantiers déjà engagés depuis fort longtemps, dont certains sont en cours de finalisation.

Pour la L2, vous citez des chantiers engagés depuis quarante ans et en voie d'achèvement. Vous ne faites même pas d'annonce pour la L2 nord, ce qui veut dire qu'il n'y aura rien. Quant aux autres chantiers, ils étaient tous déjà en cours.

Vous avez d'autant moins répondu à ma question que le projet de réforme de la métropole est malheureusement totalement flou à l'heure actuelle. Quant aux transports collectifs dans cette métropole marseillaise, ils ne sont même pas définis. Le tramway d'Aubagne n'est pas compatible avec celui de Marseille, par exemple.

Je ne comprends donc pas du tout que l'on puisse nous faire une telle réponse. Je me permettrai de réinterroger M. Cuveillier car les Marseillais ne peuvent accepter une réponse aussi dénuée de sens compte tenu de l'urgence d'améliorer la circulation dans notre ville.

M. le président. La parole est à Mme la ministre déléguée.

Mme George Pau-Langevin, *ministre déléguée*. Madame Boyer, vous signalez que le projet de la rocade L2 est resté en jachère durant vingt ans,...

Mme Valérie Boyer. Non, il n'était pas en jachère !

Mme George Pau-Langevin, *ministre déléguée*. ...mais je voulais quand même vous rappeler que le 6 mai dernier, tout récemment donc, le ministre des transports a désigné le groupement d'entreprises Phocéale comme attributaire pressenti du contrat de partenariat. Cette étape représente une avancée importante qui, je l'espère, vous satisfera.

Mme Valérie Boyer. Quelle avancée ? Ce n'est pas acceptable comme réponse !

Données clés

Auteur : [Mme Valérie Boyer](#)

Circonscription : Bouches-du-Rhône (1^{re} circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 308

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : Égalité des territoires et logement

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [7 mai 2013](#), page 4847

Réponse publiée au JO le : [15 mai 2013](#), page 5118

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du [7 mai 2013](#)