

Après des mois de négociations, le gouvernement et la région Ile-de-France devraient présenter un protocole d'accord, mercredi 26 janvier, sur les transports franciliens.

Il tient enfin son "accord historique". Jean-Paul Huchon, président (PS) de la région Ile de France, est décidé à valider coûte que coûte un compromis avec le gouvernement sur le réseau de transport du Grand Paris -et cela même si ses alliés d'Europe Ecologie-Les Verts (EELV) maintiennent leur opposition.

Un protocole d'accord devrait être présenté à la presse ce mercredi 26 janvier en fin de matinée, à l'issue du conseil des ministres. Il apporte à la région des garanties financières complémentaires sur son plan de mobilisation des transports (modernisation des RER, rénovation de la ligne 13, prolongation des tramways, Eole, etc.), sur l'étanchéité de la dette qui sera contractée par la Société du Grand Paris pour la réalisation du métro automatique rapide, sur une meilleure association du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) et acte une divergence de vue sur la traversée du plateau de Saclay (Essonne).

Les deux réseaux de transport (Arc Express et métro du Grand Paris), soumis au débat public jusqu'au 31 janvier, ne feront donc finalement qu'un. Cette fusion, réclamée tout au long des réunions publiques, fera la part belle au projet gouvernemental.

A l'Est de Paris, deux lignes sont finalement retenues: l'Arc Grand Est, qui épouse le tracé du métro du Grand Paris (du Bourget à Champigny en passant par Clichy-Montfermeil et Chelles); et une deuxième rocade plus proche de Paris (de Bobigny à Champigny en passant par Rosny-sous-Bois). Pour le ministère de la ville comme pour la région, il était primordial de verser cette idée nouvelle de rocade au débat public avant sa conclusion afin de ne pas risquer d'être contraint d'engager une nouvelle et fastidieuse procédure de consultation.

Une dernière réunion pour consolider l'accord

Dans le document final, le ministère de la ville et la région Ile-de-France prendront acte de leurs divergences de vue sur la traversée du plateau de Saclay. Ce tronçon est considéré comme le "maillon faible" du futur métro automatique du Grand Paris en raison de son coût (4,5 milliards d'euros) et de ses faibles estimations de trafic (6 000 à 8 000 voyageurs/jour).

Fâchés de ne pas avoir été étroitement associés aux ultimes négociations, les Verts en ont fait un casus belli. "C'est un mauvais usage de l'argent public", affirmait encore Cécile Duflot, mercredi dernier, lors d'un débat à Gif-sur-Yvette. Le nouveau protocole insiste donc sur les investissements d'urgence (la création d'une ligne de bus en site propre) et renvoie à plus tard le choix du mode définitif de transport (un tram-train comme le veulent les Verts, ou un métro rapide comme le souhaite le président de la République), ce qui permet à chacun de sauver la face.

Ce lundi soir, Jean-Paul Huchon doit recevoir l'ensemble des présidents de conseils généraux franciliens de gauche -très demandeurs d'un compromis- pour valider définitivement le protocole d'accord. Le président de la région Ile-de-France aurait reçu l'assurance d'être soutenu par le groupe Front de gauche du conseil régional, ce qui lui garantirait une majorité. Mais Gabriel Massou, président du groupe Front de gauche à la Région, dément avoir donné tout accord.

Le projet de transports dans l'est francilien.



Commentaires de l'AMUTC

Huchon semble décidé à ne pas attendre la fin du débat public pour arrêter une position. C'est un déni de démocratie.

On comprend la volonté de Huchon d'acter les avancées obtenues du gouvernement pour le financement du plan de modernisation et celui du métro du Grand Paris. Il est important en revanche que la question des tracés soit laissée ouverte et renvoyée après le rendu du débat et ne soit tranchée qu'après étude de ce qui a été dit par les franciliens et leurs élus.

Je propose que l'AMUTC intervienne très vite en ce sens auprès des groupes au Conseil Régional (notamment pour renforcer l'opposition des verts et empêcher le ralliement des communistes, qui n'est pas encore acquis mais probable, vu la satisfaction donnée à Val de Fontenay (un cul de sac vaut mieux que rien du tout).

Nous pourrions aussi essayer de mobiliser Dominique Voynet.

Par ailleurs, la carte jointe montre l'habileté politique du compromis négocié par Huchon : il reprend à la fois la tracé du CG 93 (par Noisy Mont d'Est) et celui d'Orbival, par Val de Fontenay, soutenu par le Conseil Général du Val-de-Marne.

Elle montre aussi son absurdité pour notre secteur :

- Une branche de la "rocade" Arc Express se termine en cul de sac à Val de Fontenay, contre toute logique de maillage du réseau (quel gâchis)
- La "rocade" du CG93 est en fait une radiale entre Rosny et Neuilly-Hôpital (parallèle et à mi-chemin des RER E (Gagny) et A (Noisy Mont d'Est)).