

Transports: Huchon propose sa solution

Jean-Paul Huchon, président (PS) de la région Ile-de-France a rendu publique ce matin sa proposition de "complémentarité" entre son réseau Arc Express et le projet de métro Grand Paris de l'Etat. Le tout, à vrai dire, sans trop savoir quel ministre en serait le destinataire au moment où il s'adressait à la presse. Mais présenté comme une sortie de l'affrontement par le haut.

"J'ai transmis à François Fillon une lettre dans laquelle j'exprime cette complémentarité, avec une carte et un tableau de financement", a-t-il dit. "Cette carte est une proposition. Maintenant, une proposition, ce n'est évidemment pas une obligation, on peut encore discuter."

Le président de la région a décrit une fusée à trois étages.

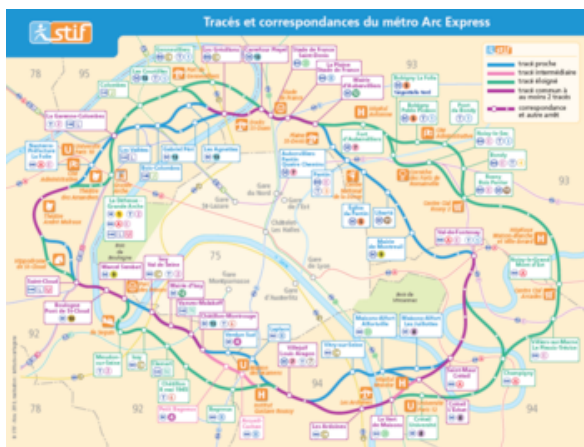
Premier niveau: le cadre juridique. La révision du Schéma directeur d'Ile-de-France, le Sdrif, ayant été retoquée par le conseil d'Etat, aucun tracé d'aucun métro ne peut pour l'instant être inscrit dans ce document de planification. "Tout cela ne se fera pas sans une modification législative de l'article 1 de la loi Grand Paris", dit Jean-Paul Huchon. Nous étions en train de l'étudier avec Michel Mercier", l'ex-ministre en charge du dossier.

A modifier aussi: la maîtrise d'ouvrage du projet. La loi la confie actuellement à la seule Société du Grand Paris, la région veut obtenir une co-maîtrise d'ouvrage pour le Stif.

Deuxième niveau: le rapprochement des projets. Le Syndicat des transports d'Ile-de-France, le Stif, a repris sa copie assez profondément. Aux deux arcs de métro sud et nord qu'il avait proposés au débat public, il en rajoute deux pour boucler la boucle, à l'ouest et surtout à l'est.

Mais la philosophie est assez différente de celle du métro Grand Paris. A l'ouest, il s'agit plutôt de revenir vers les projets de tangentielle en tram-train de la SNCF. Donc de passer plutôt en surface. Et vers le plateau de Saclay, on en resterait à la création d'un bus à haut niveau de service en site propre, sachant que "ça pourrait être une préfiguration pour une infrastructure ultérieure de type tram-train". Cette solution en deux temps accompagnerait la progression du trafic et serait moins chère dans l'immédiat.

A l'est, en revanche, la région propose de mettre le paquet. D'abord créer un métro assez proche de Paris, avec des interstations de 1,5 kilomètres environ. Deux tracés possibles sont déjà élaborés comme on le voit sur la carte ([cliquez pour agrandir](#)).



Mais ce n'est pas tout. Le président de la région propose aussi un "arc grand est" qui passerait par Clichy-Montfermeil. Ce faisant, il se dégage du piège politique assez habile que lui avait tendu Christian Blanc, l'ancien secrétaire d'Etat au développement de la région capitale, en prévoyant d'emblée un passage par cette banlieue déshéritée quand le projet de la région de gauche ne la desservait pas.

Enfin sur la desserte des aéroports, un prolongement de la ligne 14 ou de la ligne 7 serait envisagé vers Orly. Et une reprise publique du projet Charles-de-Gaulle Express, sur laquelle nous reviendrons.

Troisième étage de la fusée: le financement. "Nous, nous avons les moyens de nos ambitions", a affirmé Huchon. Les deux arcs supplémentaires et l'arc "grand est" représentant des dépenses supplémentaires, la région prolongerait son plan de mobilisation de 2020 à 2025. Son calcul est le suivant: 29,55 milliards d'ici 2025 dont 15,6 milliards pour le Stif et la région (qui assurerait 35% de ce montant). L'Etat en serait pour 2,7 milliards (9% du total). Et la région compte sur les augmentations de taxes prévues par le **rapport Carrez** pour boucler les 10,2 milliards restants.

A la question de savoir si les usagers seraient conviés à participer à la collecte, Jean-Vincent Placé, vice-président (Verts) aux transports et Jean-Paul Huchon, ont répondu qu'ils proposeraient "une augmentation raisonnable".