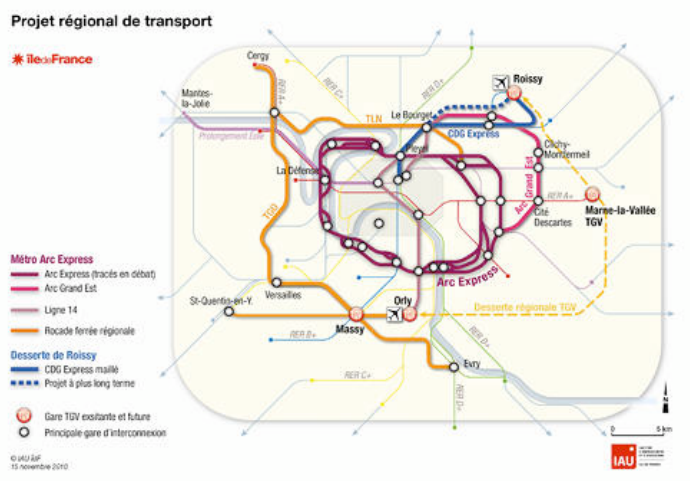


Arc express/Grand Paris : la base d'un rapprochement

Jean-Paul Huchon a présenté ce 15 novembre un projet de complémentarité entre le projet de transports porté par les collectivités et celui de l'État.

Depuis le 30 octobre, deux projets de métro automatique autour de Paris sont soumis au débat public : Arc express, métro automatique en rocade de 60 km liant les banlieues entre elles, porté par la Région et le Syndicat des transports d'Île-de-France ; et le Réseau de transport public du Grand Paris, une double boucle automatique de 155 km desservant les pôles économiques, proposé par le Gouvernement et la Société du Grand Paris. Ce 15 novembre, afin d'éclairer les débats publics, Jean-Paul Huchon entouré de Jean-Vincent Placé, vice-président en charge des transports, et Sophie Mougard, directrice générale du Stif, a présenté une contribution régionale : un projet de complémentarité entre Arc Express et le Grand Paris (ou Grand huit).

« Lors des débats publics, a-t-il expliqué, on constate que le plan de mobilisation de la Région (voir article sur le Plan en bas de page) ne pose pas de difficultés, la pertinence d'Arc Express n'est pas remise en cause. Néanmoins des besoins émergent : la desserte de l'Est parisien, et les liaisons avec les aéroports ». Des tracés qui figurent dans le projet du Grand huit. Le Président de la Région et du Stif a donc proposé de compléter la rocade Arc Express par un Arc Grand Est qui s'achemine vers Marne-la-Vallée, Chelles et Clichy-Montfermeil. « Un arc qui à terme complètera le désenclavement du T4 ». Pour la desserte d'Orly, Jean-Paul Huchon a indiqué deux solutions envisagées : le prolongement de la ligne 14 ou celui de la ligne 7. Quant à Roissy, « le RER B+ devrait être mis en service en 2012 » a précisé le Président, et a ouvert la voie à la mise en œuvre du projet du Charles-de-Gaulle express ; à la condition d'une reprise en main du projet par le Stif, de la réintégration du projet dans la tarification francilienne et de l'aménagement de quelques stations. Une liaison Roissy-La Défense via Pleyel pourrait être étudiée à terme.



« Ce projet Arc express s'inscrit dans un Schéma directeur de la Région Île-de-France (Sdrif) révisé, dont la validation doit être effective », a rappelé le Président. Il est pour cela nécessaire, a-t-il expliqué, de modifier la loi du Grand Paris pour que le Sdrif (adopté par l'assemblée régionale en 2008, et rejeté par le conseil d'État) soit reconnu comme le projet structurant d'aménagement du territoire.

Concernant le financement du projet de transports Arc Express, Jean-Paul Huchon a rappelé que 12,4 milliards étaient déjà mobilisés par les collectivités territoriales et le Stif sur les 18,9 milliards nécessaires à la réalisation du plan de mobilisation 2010-2020 qui inclut Arc express. Le projet de transports présenté ce 15 novembre par la Région propose de poursuivre les efforts consentis par les collectivités, en prolongeant le plan de mobilisation jusqu'en 2025 – ce qui dégagerait environ 5 milliards d'euros ; il envisage également de financer les 5,1 milliards nécessaires à la complémentarité des projets (3 milliards pour l'Arc grand Est, et 2,1 milliards pour la desserte des aéroports) par l'utilisation des 4 milliards promis par l'État à la Société du Grand Paris.

Au final, pour les 15 ans à venir, le projet régional de transport nécessiterait 29,55 milliards d'euros : 56 % (15,6 milliards) seraient pris en charge par le Stif et les collectivités locales (dont 35 % financés par la Région) ; l'État apporterait 9 % (2,7 milliards) et 35 % restants (10,2 milliards) proviendraient des ressources nouvelles estimées par le rapport signé du député-maire Gilles Carrez l'année dernière.

Le président a transmis les schémas et le plan de financement de ce réseau de transport au Premier ministre François Fillon dans une lettre adressée ce 15 novembre.