

# Transports du Grand Paris : et voici Grand Paris Express

Adrien Pouthier | 26/01/2011 | 14:20 | **Etat et collectivités**

Le Moniteur

**Le ministre de la Ville, Maurice Leroy et le président de la région Ile-de-France Jean-Paul Huchon ont présenté mercredi 26 janvier un protocole d'accord qualifié d'"historique" entre l'Etat et la région, sur le réseau de transports du Grand Paris. Cet accord prévoit 32,4 milliards d'euros d'investissements d'ici à 2025 dans les transports franciliens.** □

Il y avait Arc Express et le réseau du Grand Paris, il y a désormais "Grand Paris Express". Il y avait une guerre Etat-Région - notamment à l'époque de Christian Blanc - il y a désormais un ministre de la Ville (Maurice Leroy) qui "remercie Jean-Paul"(Huchon) et un président de la région Ile-de-France (Huchon donc) qui "remercie Maurice"(Leroy). □

Mercredi 26 janvier au ministère de la Ville un "accord historique" entre l'Etat et l'Ile-de-France a donc été présenté pour la réalisation de Grand Paris Express. Ce qui représente 32,4 milliards d'euros (1) d'investissements d'ici 2025 pour la modernisation des réseaux déjà existants (Nathalie Kosciusko-Morizet, présente lors de la conférence de presse, a d'ailleurs annoncé la mobilisation d'1,084 milliard d'euros pour les actions les plus urgentes entre 2010 et 2013) et la réalisation d'un métro automatique en rocade autour de Paris (voir carte), avec notamment la prolongation d'Eole à l'ouest, la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 et les opérations inscrites au Plan de mobilisation de la Région (rénovation des RER B, C et D).

## Et les architectes ?

Selon le protocole, "les points d'accord portent sur la reprise des éléments convergents des projets Réseau du Grand Paris et Arc Express, permettant une desserte fine et équilibrée des territoires". Des territoires dont pourront s'occuper alors les architectes du Grand Paris qui avaient été jusque-là (même s'ils s'en défendent) un peu laissés pour compte. "On n'était pas laissés pour compte, d'ailleurs, la question des transports figurait en troisième place de notre projet avec Jean Nouvel et Jean-Marie Duthilleul" explique l'urbaniste Michel Cantal-Dupart. "Et le projet reprend grand nombre de nos préconisations, notamment la question du maillage". □ Pour Bertrand Lemoine, directeur de l'Atelier international du Grand Paris, "les transports mais surtout la question plus large de la mobilité étaient une porte d'entrée comme une autre pour nous. Nous considérons que nous avons permis un rapprochement des points de vue sur cette question. Prochaine étape : le logement et plus largement "habiter le Grand Paris", qui va véritablement nous concerner."

## Il était temps...

Cet accord intervient donc à point nommé pour toutes les parties prenantes. Ce dénouement "heureux" (même si la question de la desserte du plateau de Saclay divise toujours) se produit en effet cinq jours avant la fin (31 janvier) des commissions nationales du débat public. Et Jean-Paul Huchon et Maurice Leroy ne s'en cachent pas, si un accord n'avait pas été trouvé cette semaine, il aurait fallu réorganiser une nouvelle commission, coûteuse en argent (on parle de 6 millions d'euros) comme en temps. "[Je l'ai dit à Jean-Paul : si on ne signe pas vite tout est repoussé à après la présidentielle !](#)", racontait après la conférence de presse Maurice Leroy. Visiblement "Jean-Paul" était d'accord avec "Maurice".

Adrien Pouthier | [Source LE MONITEUR.FR](#)

(1) 9 milliards des collectivités, 9 milliards de l'Etat, 7 de ressources fiscales (TIPP Grenelle, versement transport des entreprises) et 7 milliards venant de l'emprunt

## Grand Paris : 32 milliards pour les transports

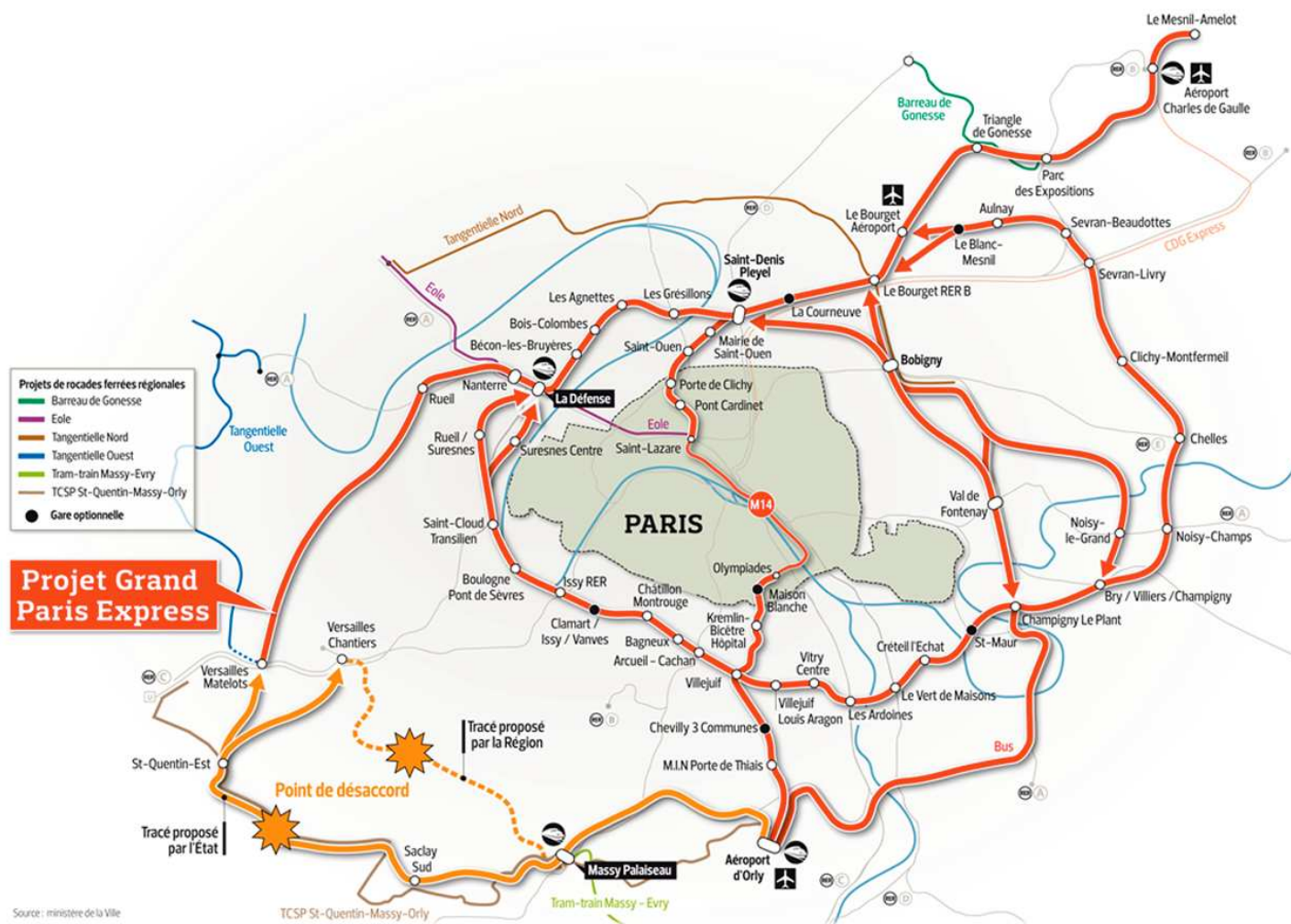
Par [Valérie Collet](#) 26/01/2011 | Mise à jour : 21:15 [Réactions \(10\)](#) [Le Figaro](#)

**INFOGRAPHIE - Après des années de dissensions, la région et l'État se sont entendus sur le Grand Paris. Ils ont arrêté le tracé d'un futur métro régional de plus de 150 kilomètres.**

Le bon sens a fini par l'emporter dans le monde du transport en Ile-de-France. Mercredi, le ministre de la Ville, Maurice Leroy, Jean-Paul Huchon, le président socialiste de la région Ile-de-France, et Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre du Développement durable, de l'Écologie et du Transport, ont annoncé un «accord historique» sur le projet de Grand Paris, ce futur réseau de transport en Ile-de-France destiné à améliorer la desserte de la banlieue, des aéroports et à désengorger les lignes de métro et de RER existantes. Un investissement global de 32,4 milliards d'euros sera consacré d'ici à 2025 à la modernisation du réseau et à un maillage plus fin de l'Ile-de-France.

Pour ce faire, un métro automatique d'environ 150 kilomètres, desservant une cinquantaine de gares, fera le tour de Paris (voir tracé en rouge sur la carte ci-dessus). Mais dans un premier temps, des mesures d'urgence seront mises en œuvre: la ligne Eole sera prolongée à l'ouest de la Défense, reliant Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie. Et la qualité de service sera améliorée sur les lignes de RER.

Pendant des années, [les Franciliens avaient vu s'affronter deux projets](#) sur l'avenir des transports publics en Ile-de-France: Arc Express, porté par la région, et celui du Grand Paris, soutenu par le gouvernement. Les contours des deux projets étaient différents. Celui de la région ceinturerait largement la capitale. Celui du gouvernement consistait en une double boucle encore plus large, allant de Montfermeil à Marne-la-Vallée et passant à Orly, Saclay, Versailles, puis la Défense et Le Bourget. Au final, Grand Paris Express est une synthèse des deux. [À l'est, toutefois, les deux tracés coexistent: l'un dessert Champigny, Bobigny et Saint-Denis. L'autre Noisy, Clichy, Montfermeil, Sevran et Le Blanc-Mesnil. Dans les deux mois à venir, la Datar affinera les tracés.](#)



### 3 milliards en plus pour les rames

Financièrement, l'investissement doit être apporté par les collectivités (9 milliards d'euros), l'État (9 milliards), par les nouvelles ressources fiscales (7 milliards grâce à la TIPP Grenelle, la redevance pour création de bureaux, une taxe touchant les propriétaires de logements et de bureaux à proximité des gares...) et enfin par l'emprunt (7 milliards). Par ailleurs, 3,1 milliards d'euros devraient être consacrés à l'achat de matériel roulant.

Au total, ils permettront de financer la modernisation du réseau existant à hauteur de 11,9 milliards d'euros, tandis que 20,5 milliards seront dédiés à la réalisation du métro automatique - opérationnel en 2020 -, ce qui inclut le prolongement de la ligne 14 au nord et au sud de la capitale.

La décision intervient alors que les débats publics engagés doivent s'achever le 31 janvier. Maurice Leroy a souligné mercredi la mobilisation des Franciliens sur ce dossier complexe. Soixante réunions ont eu lieu depuis septembre et 20.000 participants ont fait part de leur volonté de voir ce projet aboutir. «C'était très intéressant de voir les Franciliens réagir à l'existence de deux projets concurrents. Tous soulignaient les problèmes quotidiens qu'ils rencontraient sur leur ligne de RER, auxquels ils attendaient une réponse urgente», rapporte Hubert du Mesnil, le président de Réseau ferré de France, l'une des entreprises publiques concernées par le projet, tout comme la RATP et la SNCF.

Étant donné l'importance de l'engagement financier, les élus ont demandé mercredi qu'une convention soit signée entre l'État et la région pour graver dans le marbre le projet. Roger Karoutchi, président de la commission des finances de la région Ile-de-France, a également demandé qu'une séance exceptionnelle du conseil régional porte sur un collectif budgétaire pour 2011 en faveur des transports publics. Une seule fausse note sur la partition: Saclay que la région ne veut pas desservir.

## Grand Paris Express

26/01/2011

Un accord historique entre l'État et la Région

Le 26 janvier à 11 h 30 une conférence de presse s'est tenue au ministère de la Ville, organisée par Maurice Leroy, ministre de la Ville, chargé du Grand Paris, et Jean-Paul Huchon, président de la Région Ile-de-France et du Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif). Ceux-ci ont annoncé la signature d'un accord État-Région sur le réseau de transports du Grand Paris. Ce réseau a été baptisé « Grand Paris Express », dans un partage des responsabilités au niveau de la maîtrise d'œuvre qui résulte d'une négociation entre l'État et la Région depuis l'arrivée du ministre Maurice Leroy et suite aux débats organisés dans le cadre du comité de pilotage sur le Grand Paris (font partie de ce comité les responsables de transports : SNCF, RFF, RATP ; la Région Île-de-France, la Ville de Paris, Paris Métropole, l'Association des maires de France, l'Atelier international du Grand Paris et des personnalités qualifiées).

**Commentaire du maire de Nogent-sur-Marne, secrétaire général d'Orbival :**

□« Le choix retenu pour le Val-de-Marne et l'Est parisien correspond au projet Orbival lancé en novembre 2009 lors des rencontres sur le transport qui se sont tenues à Nogent au Pavillon Baltard. Deux ans après, l'accord entre l'État et la Région confirme la clairvoyance des élus du Val-de-Marne membres d'Orbival qui ont été les précurseurs du projet de transport banlieue-banlieue. **Le tracé retenu dans l'accord d'aujourd'hui reprend intégralement les propositions d'Orbival, ainsi que la branche qui devra desservir Val-de-Fontenay–Rosny-sous-Bois en métro automatique à partir de la future gare Champigny-centre.**

Lors de la réunion qui se tiendra ce soir à 20 h au Pavillon Baltard, le représentant de la Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité régionale (Datar) pour le ministre Maurice Leroy présentera, en plus du débat public qui aura lieu sur les propositions de la Société du Grand Paris, l'accord conclu ce matin. »

Communiqué de la Ville de Nogent