

Encore de grosses interrogations autour du métro du Grand Paris

Un mois avant une réunion décisive du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris (SGP), chargée avec le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) de réaliser le projet du métro automatique autour de la capitale, de nombreux sujets épineux ne sont pas encore tranchés.



Le 26 mai 2011, la SGP publiera officiellement son "acte motivé" précisant le "schéma d'ensemble" retenu pour le futur réseau (environ 180 km, au moins 55 gares, deux millions de voyageurs par jour). Le schéma de ce chantier pharaonique lancé en avril 2009 par Nicolas Sarkozy doit ensuite être approuvé par un décret en Conseil d'Etat en juillet 2011.

Une performance inespérée il y a encore peu, après les rivalités entre Etat et région, qui soutenaient des projets concurrents pour créer des liaisons banlieue-banlieue et en finir avec les galères vécues par les Franciliens dans les transports.

Fin janvier 2011, le président du conseil régional et du Stif, Jean-Paul Huchon (PS), et le ministre chargé du Grand Paris, Maurice Leroy, ont annoncé la conclusion d'un accord prévoyant 32,4 milliards d'euros d'investissements d'ici à 2025 ([lire](#)).

Tensions autour de la maîtrise d'ouvrage

Mais les tensions restent importantes entre le Stif, autorité organisatrice des transports en IdF, qui a vu ses prérogatives rognées par la loi sur le Grand Paris, et la SGP, dirigée par Marc Véron, directeur de cabinet de Christian Blanc lorsque ce dernier était secrétaire d'Etat chargé du Développement de la région-capitale.

Le 27 avril, une réunion de quatre heures du conseil de surveillance de la SGP a été largement infructueuse.

La SGP a avancé que, pour l'arc Sud du futur réseau, porté pendant des années par l'association d'élus Orbival et le Stif, "la maîtrise d'ouvrage de ce tronçon (était) indissociable de celle des autres lignes (...) et ne peut revenir au regard de la loi qu'à la SGP".

Pour "l'arc Est proche", desservant l'Est parisien depuis Saint-Denis-Pleyel ou Le Bourget, la SGP a soutenu que son intégration dans le schéma d'ensemble "risquerait d'entacher d'illégalité la totalité" de son schéma "et pourrait conduire le Conseil d'Etat à donner un avis défavorable au projet de décret".

Un rapport de la Datar

Dans un rapport remis au gouvernement, Pascal Auzannet (Datar) insiste sur la nécessité d'une saisine rapide de la Commission nationale du débat public pour que le tracé de cet arc puisse être intégré au schéma d'ensemble et d'une "décision politique" rapide également pour le choix du maître d'ouvrage (Stif ou SGP).

D'autres sujets techniques portent sur la longueur des quais et des trains, afin qu'elle soit adaptée aux trafics prévisibles des différents tronçons. Pascal Auzannet a suggéré des quais à 90 mètres, sauf sur la ligne 14 et ses prolongements (120 mètres) et l'arc Grand Est desservant Clichy-sous-Bois (60 mètres avec des trains de quatre voitures), ainsi qu'une largeur de train de 2,80 m.

Prochaine réunion Etat-région le 10 mai

Autre sujet épineux : la desserte du plateau de Saclay. Etat et région sont en désaccord, et les élus régionaux de droite ne sont pas forcément tous d'accord non plus.

Si la SGP s'est convertie à un "métro automatique de capacité adaptée", la première version du rapport Auzannet évoque une analyse comparative avec d'autres options comme le tramway et la réalisation du métro "dans une seconde phase", au grand dam de Valérie Pécresse, élue des Yvelines.

De son côté, la RATP pousse pour que la ligne 14 aille jusqu'à Roissy et non pas à Pleyel seulement ([lire notre précédent article](#)).

Autant de sujets à l'ordre du jour d'une réunion le 10 mai du comité de suivi de l'accord Etat-région, auquel participeront Jean-Paul Huchon, Maurice Leroy, André Santini (SGP), Sophie Mougard (Stif), les présidents de conseils généraux et le préfet Daniel Canepa.

N.A (avec AFP)