

Grand Paris Express : l'accord

L'État et la Région parviennent à un accord

L'État et la Région se sont entendus, ce 26 janvier 2011, sur la rocade Grand Paris Express et la relance du plan de mobilisation transports et du Sdrif.



His-to-rique... L'adjectif a ponctué à de nombreuses reprises la présentation à la presse, ce mercredi 26 janvier, de l'accord intervenu entre la Région Île-de-France et l'État sur les projets de transports. Maurice Leroy, ministre de la Ville, Jean-Paul Huchon, président de Région, et Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'Écologie, du développement durable et des transports se sont relayés pour souligner l'importance du moment, à quelques jours de la clôture des débats publics engagés sur Arc Express et sur le réseau du Grand Paris (*). « Cet accord est le résultat de plusieurs volontés, résume Jean-Paul Huchon. Celle de la Région, celle de l'État, celle des collectivités et celle des usagers des transports. Il y a un moment où l'évidence s'est imposée dans le débat public. Le climat était mûr pour que les acteurs en tirent les enseignements et assument leur responsabilité. » À ce jour, plus de 20.000 citoyens ont participé à ces réunions de concertation organisées par la Commission nationale des débats publics. Celle-ci va rendre ses conclusions d'ici à deux mois. L'accord intervenu entre l'État et la Région pourra donc éclairer ses réflexions.

Et voici Grand Paris Express

Baptisé Grand Paris Express, ce nouveau réseau permettra un maillage serré des territoires franciliens, grâce à des connexions avec le réseau existant modernisé et une

du président de la République, précise Maurice Leroy. Vous comprendrez que les ministres en tiennent compte et respectent cet engagement. » Des études seront menées conjointement sur cette question, pour trancher ce différend en toute objectivité. Et à la question d'un journaliste s'interrogeant sur la capacité de l'État à mener à bien tout seul ce projet, le ministre sourit : « ... C'est une très bonne question... Je veux croire aux vertus du dialogue et des discussions... » Et d'ajouter : « N'oublions pas cependant tout le reste, tout le travail qui vient d'être fait pour apporter des solutions en faveur des usagers. »

Le Sdrif remis sur les rails

Si État et Région ont trouvé une porte de sortie commune pour mettre en œuvre le plan de mobilisation en faveur des transports et un métro automatique autour de Paris, ils devaient aussi sortir d'une autre impasse, à savoir le véritable imbroglio juridique dans lequel se trouve actuellement de Schéma directeur de l'Île-de-France (Sdrif). En effet, le Conseil d'État a, cet automne, estimé que ce document d'aménagement élaboré par la Région après des mois d'une concertation très large, devait se mettre en conformité avec la nouvelle loi du Grand Paris votée par le Parlement. Une procédure extrêmement lourde et longue, qui paralysait de fait de nombreuses initiatives locales pourtant urgentes et indispensables. « Il n'y a pas de Grand Paris sans le Schéma directeur », martèle aujourd'hui le ministre de la Ville. Et Maurice Leroy d'indiquer qu'une issue législative sera trouvée, par le biais d'une proposition de loi qui permettra de revoir plusieurs points de la loi qui ont motivé la décision du Conseil d'État. « Dès le 15 novembre, nous avons souligné la nécessité d'une disposition législative. Le gouvernement s'y engage », se félicite Jean-Paul Huchon.

(* Étaient notamment présents aux côtés de Maurice Leroy, de Jean-Paul Huchon et de Nathalie Kosciusko-Morizet lors de cette présentation à la presse : les présidents des huit conseils généraux d'Île-de-France, les représentants de Paris Métropole, de l'association des maires d'Île-de-France, de la Société du Grand Paris, Jean-Luc Laurent, conseiller régional délégué en charge du Grand Paris, des architectes de l'atelier international du Grand Paris, les présidents des deux commissions particulières chargées du débat public sur Arc Express et le Réseau de transport du Grand Paris, ainsi que Guillaume Pepy, président de la SNCF, Pierre Mongin, président de la RATP, et Hubert du Mesnil, président de RFF.

Le tracé du projet de rocade

Points d'accord ou de désaccord : le détail du projet qui vient d'être transmis par l'État et la Région à la Commission nationale du débat public.



L'État et la Région viennent de transmettre à la connaissance de la Commission nationale du débat public une contribution destinée à rendre convergents leurs projets de métro automatique. Son coût est estimé à 22,7 milliards d'euros.

Les points d'accord

La reprise de propositions communes Arc Express/Réseau du Grand Paris :
Pour garantir une desserte fine et équilibrée des territoires et offrir un maximum de connexions avec le réseau existant, cette rocade baptisée « Grand Paris Express » présente un arc Sud qui, globalement, reprend les suggestions formulées par les travaux de l'association Orbival. Sont prévues, sur cet arc, les gares suivantes : Saint-Maur*, Créteil l'Echat, Le Vert de maison, Les Ardoines, Vitry-centre, Villejuif Louis-Aragon, Villejuif institut Gustave-Roussy, Arcueil-Cachan, Bagneux M4, Châtillon-Montrouge, Clamart-Issy-Vanves*, Issy-les-Moulineaux RER C, Boulogne – Pont-de-Sèvres permettant l'accès à l'Île Seguin, Saint-Cloud Transilien.

Sur l'arc Nord, quatre gares sont prévues entre la Défense et Saint-Denis Pleyel : Bécon-les-Bruyères, Bois-Colombes, Les Agnettes et les Grésillons.

Un arc Ouest, permettant la liaison de l'arc sud entre La Défense et Saint-Cloud passerait soit par Suresnes centre, soit par Rueil Mont-Valérien / Suresnes.

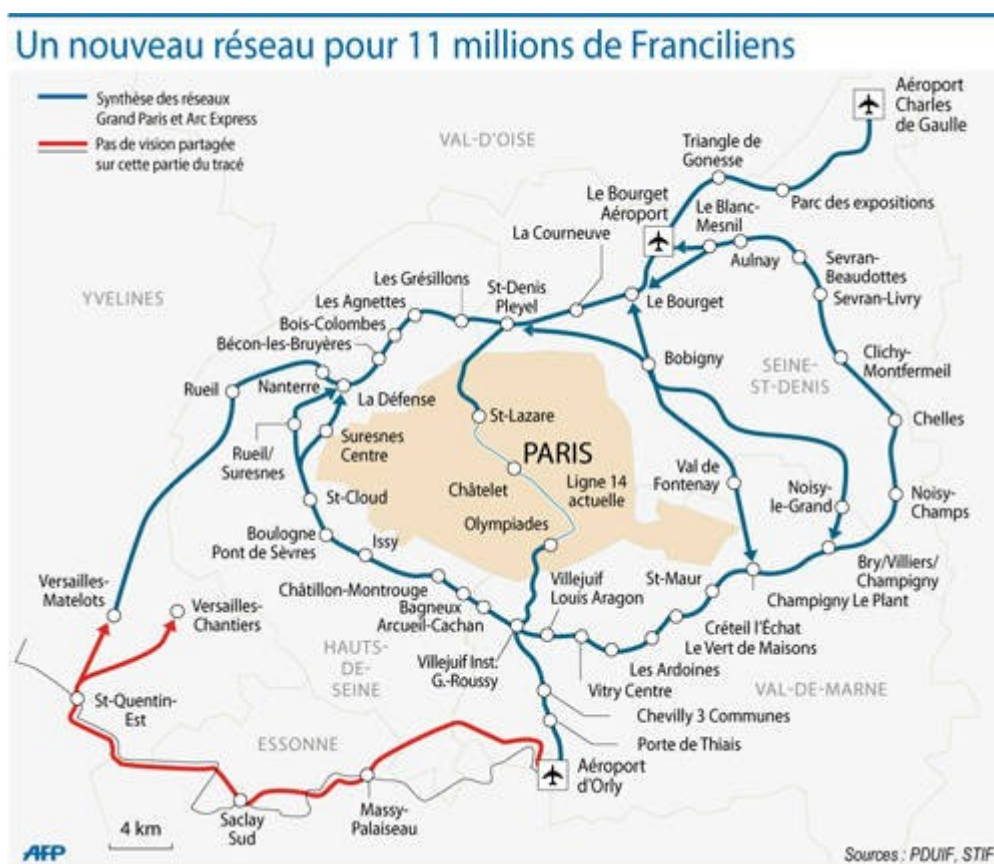
Des éléments prévus par le projet Arc Express qui ne figurait pas dans le projet de réseau du Grand Paris :

Il s'agit d'un arc Est, qui permettra la desserte de l'est parisien depuis Saint-Denis Pleyel ou Le Bourget jusqu'à Champigny via Val-de-Fontenay, ou Villiers-sur-Marne

ou Noisy-le-Grand, selon un tracé et des modalités techniques restant à définir.

S'y ajoutent les éléments du projet de Réseau Grand Paris non inclus dans le projet de réseau Arc Express, soit :

La desserte de Rueil-Malmaison, le prolongement de la ligne 14 du métro jusqu'à Saint-Denis Pleyel par la reprise du tracé issu de la concertation menée par le Stif, la réalisation d'un arc grand Est, qui permettrait au métro automatique de desservir Champigny-le-Plant, Bry – Villiers – Champigny, Noisy-Champs, Chelles, Clichy-sous-Bois – Montfermeil, Sevran – Livry, Sevran – Beaudottes, Aulnay et Le Bourget. Enfin, la desserte de Roissy vient achevée cette rocade.



Le point de désaccord

L'État et la Région Île-de-France prennent respectivement acte de leur désaccord sur les principes de développement et de desserte du Plateau de Saclay.

* Les gares mentionnées en italique sont indiquées à titre optionnel, sous réserve d'études complémentaires.

Des projets accélérés

Adopté par le conseil régional en juin 2008 et transmis à l'État, le plan de mobilisation pour les transports connaît un coup d'accélérateur.



Les usagers vont pouvoir respirer ! Le plan de mobilisation en faveur des transports, présenté et adopté par la Région Île-de-France, est au cœur du protocole d'accord conclu entre celle-ci et l'État. Ainsi, le financement des investissements nécessaires à la modernisation et au développement du réseau est enfin bouclé. Avec des engagements pris jusqu'en 2025.

Côté infrastructures, la mise en œuvre de ce plan de mobilisation identifie quatre urgences absolues : les schémas directeurs des RER D et C ; le prolongement de la ligne 14 du métro à Mairie de Saint-Ouen ; la réalisation des études relatives au doublement du tunnel RER entre Châtelet et Gare du Nord, dans l'objectif d'une amélioration substantielle des conditions de transport sur les lignes B et D du RER, et celles relatives à la réalisation d'une troisième paire de voies entre Paris et Juvisy pour soulager la ligne C du RER.



Plusieurs opérations devront être accélérées d'ici à 2013. Y figurent, notamment, le tram-train Massy-Évry, le prolongement de la ligne 8 du métro à Créteil Parc des Sports, celui de la ligne 4 à Bagneux, de la ligne 12 à Aubervilliers, la gare Éole Évangile, la phase 1 de la Tangentielle Nord, le RER B+ Nord, les lignes de transport en sites propres (TCSP) Sénart-Évry, Pompadour-Sucy, ainsi que le prolongement de plusieurs lignes de tramway : T1 à Asnières – Gennevilliers, T2 à Pont de Bezons, T5 à Saint-Denis – Garges – Sarcelles, T6 à Châtillon – Vélizy – Viroflay, T7 à Villejuif – Juvisy (phase 1) et T8 à Saint-Denis – Épinay - Villetaneuse.

Diverses opérations programmées sur la période 2014 – 2020 sont également inscrites dans ce plan, en plus du grand projet que constitue le prolongement d'Éole à l'ouest. C'est le cas, par exemple, de la phase 2 de la Tangentielle Nord ou la Tangentielle Ouest à Achères, le Tram-train entre Massy-Évry et Versailles, le prolongement de la ligne 11 du métro à Hôpital de Montreuil, le barreau de Gonesse ferroviaire, le prolongement du tramway T1 à l'est Val de Fontenay, du T3 à Porte d'Asnières, du T7 à Villejuif Juvisy (phase 2) ou encore du tram-train T4 Bondy – Noisy-le-Sec.