

# Ticket validé pour le métro du Grand Paris

**Île-de-France. Le tracé du réseau a été approuvé par les élus, de gauche comme de droite. L'opération doit être lancée en juillet.**

Par **SIBYLLE VINCENDON**

C'est peu dire qu'ils étaient contents. Jeudi soir, Maurice Leroy, ministre de la Ville (Nouveau Centre), Jean-Paul Huchon, président (PS) de la région Ile-de-France, et André Santini (NC), président de la Société du Grand Paris (SGP), ont évoqué un « *moment historique* », selon le mot de Huchon.

Le futur métro Grand Paris Express venait d'être lancé par le vote unanime au conseil de surveillance de la SGP. Une happy end qui n'était pas garantie : depuis deux ans, l'Etat et la région s'affrontent sur les transports, avec deux projets. Le sommet a été atteint quand deux débats publics se sont tenus simultanément fin 2010. Il fallait trouver un compromis.

**Rocade.** Maurice Leroy, chargé du Grand Paris depuis sa nomination au gouvernement en novembre, s'y est employé. Comment faire converger les tracés ? Le ministre est parti de ce qui faisait consensus : **désaturer le réseau de Paris intra-muros avec une ligne en rocade** ; desservir les aéroports ; **désenclaver l'est**. Puis Maurice Leroy et le préfet Daniel Canepa ont négocié pendant des mois avec la région et les départements. La Seine-Saint-Denis de Claude Bartolone (PS) a ainsi obtenu deux lignes de plus (en orange sur la carte). Et les gares se sont multipliées.

C'est donc le tracé des lignes et l'implantation des gares qui ont été actés jeudi au conseil de surveillance de la SGP. Après ce vote, un décret lancera l'opération début juillet. Soit un réseau de 175 kilomètres et 72 gares, qui représente une dépense de 20,5 milliards d'euros. S'ajoute à cela la remise à niveau des infrastructures existantes, dont les calamiteux RER, soit 17 milliards. Le tout étalé jusqu'en 2025 pour les premières lignes.

Pour André Santini, Grand Paris Express est « *la plus grande opération que la France ait lancée depuis longtemps* ». Jean-Paul Huchon a souligné que les chiffres, « *considérables mais pas pharaoniques* », étaient comparables aux investissements faits par Londres ou Madrid.

« **Intérêt** ». A la table de la conférence de presse qui a suivi le conseil de surveillance, étaient réunis tous les présidents des conseils généraux dirigés par la gauche - Val-de-Marne, Seine-et-Marne, Seine-Saint-Denis, Essonne - qui avaient boycotté le premier conseil où André Santini avait été élu à la présidence de la SGP. Ce que l'intéressé a rappelé au passage. Un peu de politique aussi dans les propos de Patrick Devedjian, président (UMP) du conseil général des Hauts-de-Seine, pour qui « *c'est tout de même une belle victoire du président de la République* »... Dès juin 2007, Nicolas Sarkozy évoquait en effet le Grand Paris. Dans un communiqué, Valérie Pécresse, présidente du groupe UMP au conseil régional Ile-de-France, en a rajouté : « *Jean-Paul Huchon et les présidents des conseils généraux socialistes reconnaissent enfin l'intérêt du projet initial du président de la République* ».

Seul le groupe Europe Ecologie-les Verts, pourtant dans la majorité de gauche du conseil régional, a critiqué l'accord, « *un projet poudre aux yeux* ».

Lire aussi le blog Grands Paris et petits détours sur Libé.fr

## Unanimité pour le Grand Paris : pari gagné !

27/05/2011

**Le 26 mai, le Conseil de surveillance du Grand Paris a voté à l'unanimité le tracé du futur métro de la région capitale. Trois lignes, totalisant 175 kilomètres et 57 gares, auxquelles il faut ajouter le projet complémentaire d'une ligne dans l'Est parisien issue du projet Arc Express. Un vote qui semblait inespéré il y a encore un an mais qu'annonçait l'accord entre le gouvernement et la région du 26 janvier.**

Comme le souhaitait le ministre de la Ville, le projet de Grand Paris a été voté à l'unanimité. Le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris, présidé par André Santini, avait deux mois pour dire quelles conséquences la SGP tirait du bilan du débat public. La Commission nationale du débat public (CNDP) ayant publié son bilan le 31 mars, il fallait voter avant la fin mai. C'est chose faite. Comme le disait l'avant-veille du scrutin Jean-Luc Laurent, le vice-président du conseil régional d'Ile-de-France chargé du Grand Paris : « *qui aurait dit, vu la façon dont c'était parti, que nous en serions un jour à amender les projets de la SGP ?* » Le ministre de la Ville, Maurice Leroy, qui, reconnaît Annick Lepetit, l'adjointe au maire de Paris chargé des déplacements, « *n'a pas ménagé sa peine* », avait même convié la veille au soir les parties prenantes à une ultime réunion, afin d'aboutir à un projet de délibération le plus consensuel possible. Pour parvenir à un accord, dont les principes avaient été scellés dès le 26 janvier, chaque partie a transigé. Rappelons que l'Ile-de-France a accepté la desserte des aéroports, qui ne faisait pas partie d'Arc Express, ou la grande boucle à l'est, prévue par la SGP, **tandis que le gouvernement acceptait l'Arc est proche**, modifiait la consistance du projet dans le sens d'une desserte fine. De plus, dans le cadre d'un accord plus global, il débloquent enfin le Sdrif et les programmes d'urgence du plan de mobilisation. Transiger ne suffit pas. Il faut encore présenter avec adresse et bonheur les choses. Le protocole d'accord du 26 janvier faisait figurer certaines lignes en pointillé. La dernière carte mise au point par le gouvernement et la région ne comporte plus que des traits pleins. Ce n'est pas qu'on a brusquement décidé d'accélérer un programme déjà colossal. C'est qu'on présente un Grand Paris à plus long terme, pour ne pas dire idéal. En fait, la liaison Nanterre - Versailles appartient à un horizon plus lointain que 2025, de même que le prolongement de l'Arc est proche au-delà de Pleyel jusqu'à Nanterre-Préfecture, via Colombes.

Ce jeu sur les échéances permet d'ailleurs à Marc Véron, le président du directoire de la SGP, d'expliquer comment malgré la densification du projet on reste dans une enveloppe immuable de 20,5 milliards d'euros pour les infrastructures du métro dont il aura la responsabilité. **Réseau auquel il faut ajouter, l'Arc est proche, considéré comme complémentaire par la SGP.** C'est l'une des difficultés de l'exercice. Pas facile de s'y repérer entre la SGP, qui, selon Jean-Paul Huchon, sera maître d'ouvrage des deux tiers des projets et le Stif, qui en aura un tiers. Certes, l'autorité organisatrice des transports et la Société du Grand Paris vont travailler ensemble. Chacune donnera un avis préalable sur les projets de l'autre. Cet arrangement a posteriori permettra de s'accommoder d'une situation bien compliquée. Une difficulté que pointe Annick Lepetit, qui commente : « *La loi recentralisatrice de 2010 est venue télescoper la loi décentralisatrice de 2004. Il faudra se poser, dans la perspective de l'élection présidentielle de 2012 la question de cette séparation entre deux organismes, la SGP et le Stif, coûteuse et compliquée.* » Compliquée, sans aucun doute. Car, on l'a dit, une partie du réseau sera sous maîtrise d'ouvrage Stif. Ce devrait être le cas de l'Arc est proche. Comme c'était à l'origine un projet d'Arc Express, donc du Stif, il pourra être conduit plus rapidement en restant dans le cadre du projet initial. **Une procédure de concertation avec garant, sous l'autorité de la CNDP, devrait permettre de ne pas se relancer dans un lourd et lent débat public.** Autre projet sous maîtrise d'ouvrage Stif (avec la RATP) : le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie-de-Saint-Ouen. Financièrement, cela devrait donner lieu à des échanges de bons procédés, la SGP avançant des financements au Stif pour la ligne 14 (300 millions d'euros). Pour l'Arc est proche, il y a un système de vases communicants : il devait être réalisé avec 2 milliards de la SGP, auxquels s'ajouteront les 900 millions des collectivités locales initialement prévus pour l'Arc sud (ou Orbival), mais qui ne seront plus requis, comme il sera réalisé par la SGP.

Cette situation bien compliquée, Annick Lepetit pense donc qu'il faudra y mettre fin en cas de victoire de la gauche à l'élection présidentielle. Un horizon qu'ont en vue la plupart des acteurs. Il est d'ailleurs plus proche que les premiers coups de pioche, et, dans cette perspective, chacun se met dans la position de dire : on a gagné. Non sans raison, d'ailleurs. Gagnant, Maurice Leroy, le ministre de la Ville, qu'on n'attendait pas sur le dossier : le jour même du remaniement gouvernemental, Jean-Paul Huchon pensait avoir pour interlocuteur soit Nathalie Kosciusko-Morizet, soit Bruno Lemaire. Le terrain avait été déjà bien déminé par Michel Mercier, mais le nouveau ministre a géré le dossier. **Gagnant, Claude Bartolone, dont la Seine-Saint-Denis sera traversée par deux boucles de métro automatique. Gagnant, Christian Favier, le président du conseil général du Val-de-Marne, dont le projet Orbival apparaît comme une ligne pionnière de l'ensemble du réseau.** Gagnant, Jean-Paul Huchon, qui, nettement vainqueur des élections régionales, a pu négocier en position de force. Il peut à juste titre avancer que le projet finalement adopté reprend quasiment tout Arc Express et que la définition générale du réseau, avec un grand nombre de gares, 72 contre 40 prévues dans le scénario de Christian Blanc, est conforme à la desserte fine des territoires d'Arc Express. Grand gagnant, grâce à la mission remplie par son ministre, Nicolas Sarkozy, qui pourra se prévaloir d'avoir au bout du compte, en dépit d'une gestion au départ calamiteuse, de rebondissements rocambolesques, fait accepter par les élus d'Ile-de-France, en un temps record, un projet ambitieux digne d'une métropole mondiale. Chacun va tirer la couverture à soi. Mais alors qu'on était avant les élections régionales dans un système où tout le monde perdait, au moins, cette fois, la liste des vainqueurs est longue. Et les premiers d'entre eux, si tout s'engage comme on le dit aujourd'hui, seront les habitants de l'Ile-de-France.

François DUMONT avec Pascal GRASSART

Ville, Rail, Transport