

Nicolas Sarkozy revendique l'amélioration des transports publics en Ile-de-France

| 05.12.11 | 10h21 • Mis à jour le 05.12.11 | 13h30

Nicolas Sarkozy a décidé d'inaugurer, lundi 5 décembre, les nouvelles rames du RER A, au cœur du quartier de la Défense, à l'heure où le maire de Paris, Bertrand Delanoë (PS), avait prévu de longue date de lancer Autolib' (http://www.lemonde.fr/societe/article/2011/12/05/coup-d-envoi-pour-autolib-a-paris_1613286_3224.html), place du Châtelet. « *C'est tellement gros qu'on ne peut pas croire à une coïncidence*, disait-on, dimanche, dans l'entourage de M. Delanoë, *mais on prend ça avec ironie et un certain sourire.* »

L'Élysée assure qu'il s'agit d'une concomitance fortuite. Le chef de l'Etat n'en a pas moins volé la vedette à son ami Vincent Bolloré, qui devait présenter lundi, à côté de M. Delanoë, les voitures.

Pour les 17 maires UMP dont les communes franciliennes participent à Autolib' – sur 46 au total –, il a fallu trancher le cruel dilemme de se rendre à l'une ou l'autre des deux invitations. Quant à Jean-Paul Huchon (PS), président de la région Ile-de-France, qui espérait inaugurer lui-même les nouvelles rames, il prévoyait de filer à l'anglaise, avant le discours de M. Sarkozy, pour aller écouter celui de M. Delanoë.

« PAS UN SUJET MINEUR »

La participation du président de la République à la livraison des rames du RER A par la RATP était toutefois prévisible. Depuis 2007, M. Sarkozy s'invite régulièrement dans le débat sur la crise des transports en Ile-de-France, conduisant ainsi l'Etat à s'impliquer dans un domaine pourtant décentralisé à la région depuis 2006.

« *Un sujet qui concerne, chaque jour, plus de 13 millions de personnes rien qu'en Ile-de-France n'est pas un sujet mineur*, devait déclarer M. Sarkozy dans son discours au CNIT Paris la Défense, lundi. *Oui, résolument, il est du devoir du président de la République de s'impliquer dans les transports de la région capitale.* »

Chantier présidentiel lancé le 26 juin 2007 à Roissy, le projet du Grand Paris s'est principalement traduit par l'engagement pris par l'Etat et la région, le 26 janvier 2011, de construire un grand métro automatique de 155 km et de 57 gares, circulant autour de Paris et reliant les aéroports d'Orly et Roissy. Mais la grande boucle ne démarrera au plus tôt qu'en 2017 pour s'achever au mieux en 2025.

RAMES À DEUX ÉTAGES

D'ici à 2012, M. Sarkozy devait montrer que son « *suivi particulier* » des transports, selon sa propre expression, a abouti à des traductions concrètes. Le lancement par la RATP des rames à deux étages sur le RER A lui en a fourni l'occasion.

Le 27 mai 2008, à la suite de violentes protestations des usagers face à la dégradation et à la saturation du trafic du RER A, entre Saint-Germain-en-Laye à l'ouest et Boissy-Saint-Léger à l'est, M. Sarkozy avait demandé à Pierre Mongin, le patron de la RATP, et à M. Huchon « *d'engager rapidement l'acquisition d'un matériel roulant nouveau à double étage* ». Ces rames sont censées améliorer de 50 % la capacité des trains.

« *Moins d'un an plus tard, le 14 avril 2009, le contrat était signé avec le groupement Alstom-Bombardier* », devait se féliciter le président de la République, ajoutant : « *D'ordinaire, les délais d'étude, d'industrialisation et de production avoisinent les quatre ans dans ce type de marchés d'équipement lourd. En l'espèce, les rames sont sorties dix-huit mois après la signature du marché.* »

« ÉTUDIER D'AUTRES SCÉNARIOS »

Présidé par M. Huchon, le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), qui pilote tous les chantiers régionaux, relativise le temps gagné par l'intervention de M. Sarkozy. « *Nous aurions préféré étudier d'autres scénarios que les rames à deux étages pour être tout à fait certains que la solution retenue pour améliorer le trafic était la meilleure. Cela n'aurait pris qu'un an de plus* », insiste le STIF. Le contrat pour les 60 rames porte sur près de 920 millions d'euros et prévoit la livraison de cette première tranche d'ici à 2014.

« *C'est la première fois que l'Etat met de l'argent dans le matériel roulant* », souligne Roger Karoutchi, conseiller régional (UMP) et sénateur des Hauts-de-Seine. L'Etat a « *peut-être été un*

accélérateur, mais n'est en aucun cas un financeur », réplique le STIF. La RATP investit 50 % du montant du marché. Elle sera ensuite remboursée progressivement par le STIF dans le cadre du contrat d'exploitation avec la RATP. Pour le cabinet de M. Huchon, c'est donc le STIF qui, à terme, aura financé l'intégralité de l'investissement relatif au RER A à deux étages.

GB : Quel culot ! L'Etat n'a pas mis un sou dans l'opération ! Et la baisse des crédits de l'Etat depuis 10 ans est l'une des raisons des retards accumulés. En plus le gouvernement a imposé sa grande boucle qui contribue à gaspiller de précieuses ressources et à retarder Arc Express dans notre secteur

M. SARKOZY MÉNAGE LA GAUCHE EN ILE-DE-FRANCE

M. Sarkozy devait détailler l'ensemble de l'effort financier de l'Etat pour les transports existant en Ile-de-France. L'Etat investira, d'ici à 2013, « *plus de 1 milliard d'euros* » afin d'accélérer des chantiers tels que la rénovation des lignes de RER ou la construction d'Eole à l'ouest de l'Ile-de-France. Il est du reste « *accompagné par la Région Ile-de-France à hauteur de 1,6 milliard d'euros* » d'ici à 2013, devait ajouter le chef de l'Etat. Depuis l'accord sur le Grand Paris avec M.Huchon, en janvier 2011, portant sur 32 milliards d'euros, M. Sarkozy ménage les grands acteurs de gauche de la région.

En revanche, Valérie Pécresse, chef de file de l'UMP au conseil régional, n'a pas renoncé à attaquer « *l'immobilisme et l'inertie* » du président de la région par rapport au « *dynamisme de l'Etat* ». Ailleurs aussi, l'UMP cherche à préempter la cause des transports en commun. Mardi devait être discutée, à l'Assemblée nationale, une proposition de Pierre Morange, député (UMP) des Yvelines, visant à créer une commission d'enquête sur les dysfonctionnements de tous les RER.

Béatrice Jérôme