

## Six milliards d'euros sont sur la table et doivent servir à rénover ou étendre les lignes de RER, tramway, bus et métro dans la région.

Par Jean Guisnel

L'amélioration des transports du quotidien en Ile-de-France, un des deux piliers du Grand Paris des transports revu et corrigé le 6 mars par le gouvernement Ayrault, est officiellement mise sur les rails vendredi avec la signature d'une convention de financement entre l'État et la région. [Ce protocole, portant sur six milliards d'euros d'ici à 2017, doit être ratifié en grande pompe en début d'après-midi par le Premier ministre, Jean-Marc Ayrault, et le président PS du conseil régional d'Ile-de-France, Jean-Paul Huchon, en présence des ministres Cécile Duflot \(Logement, en charge du Grand Paris\) et Frédéric Cuvillier \(Transports\).](#)

Le document détaille le "plan de mobilisation" pour les transports de la région et liste les opérations de rénovation, d'extension, de prolongations des RER, tramways, bus et métros déjà existants. Une semaine tout juste après la catastrophe de Brétigny-sur-Orge (Essonne), un noeud ferroviaire à 25 km de Paris où se croisent trains grandes lignes et RER, Matignon assure que, "vu les causes pressenties" de ce drame - le détachement d'une pièce métallique qui maintient deux rails bout à bout -, "il n'y a pas lieu de lier cet accident et les opérations de transformation du noeud de Brétigny", qui faisaient partie des chantiers prévus et déjà à l'étude.

"Ce protocole est un acte décisif, il concrétise l'accord du 6 mars", a souligné la région IDF. Jean-Paul Huchon avait comparé ce document, pour lequel il a reçu l'aval de son assemblée à la quasi-unanimité des groupes le 20 juin, à une "[preuve d'amour](#)". Un terme un brin sentimental qui transpire la victoire politique : sur les 6 milliards d'euros annoncés, l'Etat s'engage pour 1 milliard, la région 2,5 milliards, les autres collectivités (départements) et les opérateurs 500 millions et surtout, pour 2 milliards, la Société du Grand Paris (SGP), structure ad hoc créée sous l'ère Sarkozy.

### Commentaires de l'AMUTC

Un peu radin l'amoureux ! Sa contribution au plan de mobilisation se limite à un milliard sur 6 milliards (mais sera-t-il versé un jour, rien n'est moins sûr !). L'Etat ne fait pas d'effort particulier, s'en tenant à une contribution comparable à celle versée pour les autres régions. Il est vrai que ce sera mieux que par le passé, si l'engagement est tenu...

### Début des travaux en 2015

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif), présidé par Jean-Paul Huchon, lorgnait depuis des mois sur les caisses de la SGP qui s'emplissaient, grâce à des taxes spéciales. Non seulement la SGP - maître d'ouvrage du futur métro automatique Grand Paris Express - devient contributrice des transports du quotidien, mais encore va-t-elle revenir sous la tutelle du Stif comme simple opérateur (au même titre que la SNCF et la RATP) en vertu du projet de loi sur les métropoles, en cours d'examen au Parlement. "Est-ce que cela va faire plaisir à la SGP ? Non !" a-t-on reconnu à Matignon, assumant résolument ce "mariage de raison, qui n'est plus un mariage forcé", sur lequel le gouvernement "ne reviendra pas".

"Ça va certainement continuer à couiner entre eux, mais M. Cuvillier a mouillé la chemise pour les rapprocher", a-t-on fait valoir à Matignon. La mobilisation de ces deux milliards d'euros de la SGP a été rendue possible grâce aux trois milliards d'économies qu'elle a peu ou prou réussi à collecter dans le montage du futur Grand Paris Express (GPE), dont les premiers coups de pioche du premier tronçon n'interviendront pas avant 2015. Par exemple, les quais de la future ligne 15 (au sud) seront de 110 m plutôt que de 120 m, [les lignes 16 et 17 \(à l'est\) auront des trains de 60 m au lieu de 120 m](#), la ligne 18 (desservant Saclay) sera aussi adaptée.

### Commentaires de l'AMUTC

**Les trains de la ligne 15 ne pourront pas circuler sur la ligne 16 !** Le tronçon Champigny Noisy-le Grand sera-t-il à 110 m ou à 60 m ?

Quais et trains ne seront-ils pas trop courts à moyen terme, vu le succès de fréquentation que rencontre toute nouvelle offre de transport ? "Compte tenu des projections d'affluence, nous avons beaucoup de marge", assure Matignon. Afin que les statuts juridiques de la SGP n'entravent pas l'utilisation de ses fonds à d'autres fins que la réalisation du GPE, les deux milliards sont destinés "en priorité" à des chantiers de "développement". Il s'agit du prolongement du RER E de Saint-Lazare vers La Défense, ceux de la ligne 14 et de la ligne 11, sachant que ces trois lignes doivent à terme se connecter avec le GPE. L'amélioration des RER, via leurs schémas directeurs, est aussi prévue grâce à cet argent.