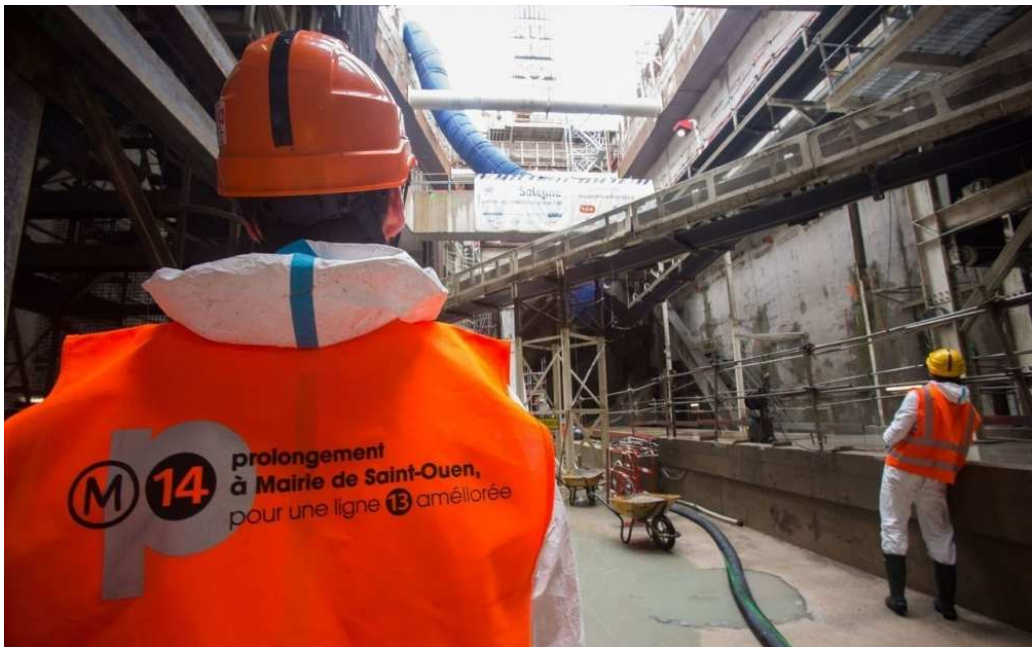
Tout le monde veut son métro !



Saint-Ouen, mai 2016. Cinq chantiers de prolongement du métro sont en cours sur le réseau RATP. Au moins 3 autres sont à l'étude et encore 7 dans les cartons. **(LP/J.-N.G.)**

Le lancement du Grand Paris Express (200 km et 68 nouvelles gares de 2022 à 2030) aurait pu calmer les ardeurs, en faisant venir le métro en banlieue. Au contraire, il semble avoir encore plus ouvert les appétits des communes de première couronne pour de nouvelles lignes. Ce lundi, la ville de Montreuil lance officiellement l'Association pour la promotion du prolongement de la ligne 9 (APPL9). L'objectif des élus de Seine-Saint-Denis, soutenus par leurs collègues de Paris, est d'obtenir du Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) le lancement d'études pour le prolongement de cette ligne de la Croix-de-Chavaux à l'hôpital André Grégoire, en interconnexion avec la future ligne 11 prolongée.

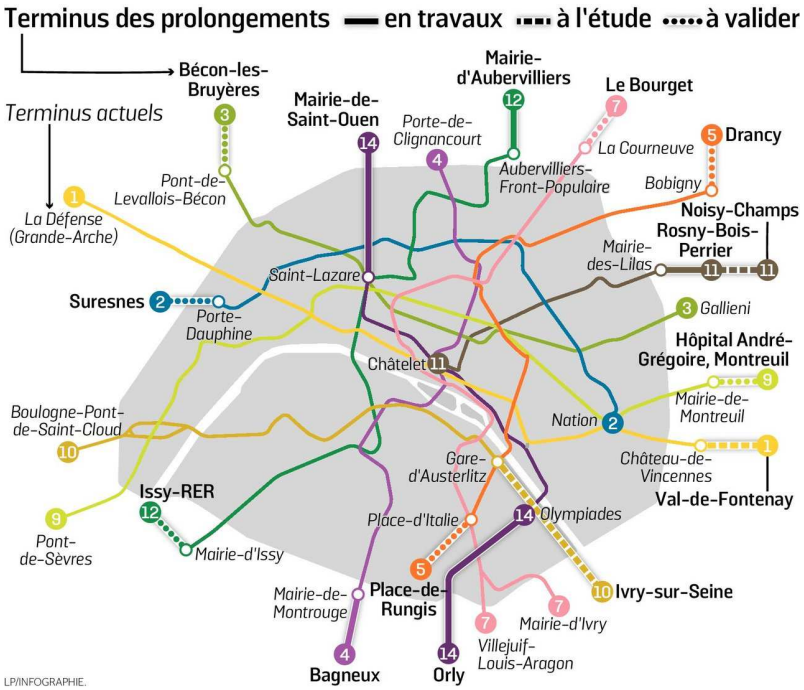
Un projet qui ne devrait pas voir le jour avant 2030. Les calendriers de ces prolongements se font souvent sur le très long terme. Celui de la ligne 11 de Mairie des Lilas à Rosny, qui sera enfin mis en service en 2022, avait déjà été déclaré d'utilité publique... en 1929 ! Un processus toujours long, car les conditions à remplir sont nombreuses avant la validation du projet.

Premier critère : il faut une volonté politique, d'abord portée par les élus locaux. C'est pour cela que le maire PC de Montreuil, Patrice Bessac, lance l'APPL9. Ensuite, c'est le Stif, composé d'élus de la région et des départements, qui se prononcent sur le projet, en fonction de deux autres critères : l'intérêt socio-économique et la faisabilité technique. Le volume de personnes à transporter est-il suffisant ? Peut-on assurer des correspondances ? Le sous-sol peut-il être creusé ? Autant de questions auxquelles le Stif doit répondre dans ses études.

Réunir des milliards d'euros

Enfin, dernier critère, le plus important : le financement. Dans le cadre des prolongements de métro, « on va rapidement atteindre des montants qui s'expriment en milliards d'euros », reconnaît-on au Stif.Il faut donc impérativement que des conventions soient signées, entre l'Etat, la région et les collectivités, pour savoir qui paie quoi. Ensuite, c'est parti pour le chantier, qui peut lui aussi rencontrer des aléas...

Des projets partout en Île-de-France



LP/infographie

A l'heure actuelle, cinq chantiers de prolongements, menés par la RATP, sont effectivement sur les rails (ligne 12 jusqu'à Aubervilliers, ligne 14 au nord jusqu'à Saint-Ouen et au sud jusqu'à Orly, ligne 4 jusqu'à Bagneux et ligne 11 jusqu'à Rosny). Trois autres ont déjà fait l'objet d'études et, si les financements suivent dans les temps, devraient voir le jour d'ici à 2030 (ligne 1 à Val-de-Fontenay, ligne 10 à Ivry et deuxième phase de la ligne 11 jusqu'à Noisy-Champs).

Enfin, une multitude d'autres projets sont dans les cartons, mais sont encore loin d'être validés. C'est le cas du nouveau projet de Montreuil, qui est inscrit au Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF). Une première étape mais qui ne garantit pas la réalisation du prolongement. Egalement inscrits au Sdrif, les prolongements des lignes 12 au sud, de la 5 au nord et au sud, de la 7 au Bourget ou le raccordement des lignes 3 bis et 7 bis n'ont toujours pas été officiellement étudiés par le Stif. Tout comme les prolongements de la 2 à Suresnes ou de la 3 à Courbevoie (gare de Bécon-les-Bruyères), dont les études ont été promises par Valérie Pécresse lors de sa campagne.

leparisien.fr

Jean-Gabriel Bontinck