

MTFH02745_2011-01-06_13-53-49_LDE7050W4_NEWSITEM

Le Grand Paris avance à grands pas sur la voie d'un accord

- * Les deux tracés pourraient fusionner
- * Négociations sur le financement
- * Les usagers pour le projet du conseil régional

par Laure Bretton

PARIS, 6 janvier (Reuters) - Les divergences s'estompent entre l'Etat et la région Ile-de-France sur l'épineuse question des transports du Grand Paris, au point qu'un compromis entre les deux tracés devrait être annoncé fin janvier.

Alors que tous les acteurs étaient à couteaux tirés jusqu'à cet été, on fait aujourd'hui état de convergences des deux côtés: au ministère de la Ville, piloté par le centriste Maurice Leroy depuis le remaniement de mi-novembre, et au conseil régional, dirigé par le socialiste Jean-Paul Huchon.

Pour transporter les Franciliens de banlieue à banlieue sans passer par Paris, deux projets étaient en concurrence: "Arc Express", un métro de 60 km en rocade de la Petite couronne porté par la région, et la "Double boucle" de métro souterrain de 130 km pensée par le gouvernement, aussi appelée "Grand huit". "On va les rendre complémentaires et convergents", a assuré jeudi le président de la région Ile-de-France, Jean-Paul Huchon, sur France Bleu. "On s'est "pratiquement mis d'accord sur un tracé (qui) reprend Arc Express pour l'essentiel".

Au même moment, en déplacement en Seine-Saint-Denis où se joue une partie du dossier, le ministre de la Ville faisait état de "négociations à un rythme soutenu" et appelait de nouveau de ses vœux un "projet unique porté tant par l'Etat que par la région".

Un "bug de communication" n'a pas réussi à assombrir le tableau: allant un peu vite en besogne, Maurice Leroy avait annoncé sa visite du jour à Bondy aux côtés de Jean-Paul Huchon, laissant entendre que l'accord était imminent.

Mais pour le président d'Ile-de-France, il n'est pas envisageable de dévoiler un quelconque accord avant la fin des débats publics, qui doivent se poursuivre jusqu'à fin janvier.

"Il a relancé le processus et il aurait bien voulu toper tout de suite mais il n'a jamais été question pour nous d'aller à Bondy", explique-t-on dans l'entourage du président de région.

DÉGEL

D'autant que les réunions du "Club du Grand Paris", créé par Maurice Leroy dès son entrée en fonction, ne sont pas terminées.

Mercredi, la table ronde entre ministre, région, le syndicat Paris Métropole, la société du Grand Paris (SGP), la SNCF, la RATP et Réseau ferré de France (RFF) était consacrée à l'emploi et au développement économique. La prochaine doit réunir le 12 janvier les présidents des conseils généraux franciliens.

Commentaire d'une proche de Jean-Paul Huchon: "La consultation des élus de terrain, c'est très loin de la méthode centralisatrice à la hache de Blanc", du nom de l'ancien secrétaire d'Etat au développement de la région Capitale, Christian Blanc, contraint à la démission en juillet dernier pour avoir acheté des cigares avec des deniers publics.

"Cela avance bien et on devrait avoir un accord fin janvier", ajoute-t-on de même source.

Au-delà des déclarations positives, même si le bras de fer est loin d'être terminé sur le financement, le dégel a connu plusieurs étapes concrètes ces dernières semaines.

D'abord, le vote du collectif budgétaire en décembre, accordant 200 millions d'euros annuels supplémentaires à la région pour les projets de transports.

Le ministre de la Ville a ensuite fait savoir à Claude Bartolone, qui préside le conseil général de Seine-Saint-Denis, au nord-est de Paris, que la deuxième boucle de métro automatique du "Grand huit", vers Orly, le plateau de Saclay et le sud-ouest de la capitale, n'était "plus une urgence".

La ministre de l'Enseignement supérieur, Valérie Pécresse, rivale malheureuse de Jean-Paul Huchon aux élections régionales de mars dernier, en avait pourtant fait une priorité. A ses yeux, ce métro automatique permettant de relier les aéroports de Roissy et d'Orly était l'une des conditions sine qua non pour faire de Saclay une "Silicon valley à la française" mais il est désormais question d'une desserte par métro léger utilisant les infrastructures de l'Orlyval.

Enfin, mardi, l'Association des usagers des transports d'Ile-de-France (AUT) a dit sa préférence pour le projet "Arc Express", tout en soulignant qu'il ne fallait pas oublier la rénovation des transports existants.

Pour cela, la région a pensé un "plan de mobilisation" entre le conseil régional et les collectivités locales de 19 milliards d'euros entre 2011 et 2020. Maurice Leroy explique à l'unisson dans son communiqué de jeudi que le futur réseau de transports devra "agir tout de suite pour moderniser" ce qui existe déjà. (Edité par Patrick Vignal)

Reuters le 06 janv. 11 à 14 53.