

TRANSPORTS

Faute de prise en compte de leurs vues sur l'aménagement du plateau de Saclay, les Verts sont déterminés à bloquer l'accord que négocient actuellement l'Etat et la région Ile-de-France sur le rapprochement de leurs projets de réseaux de transports

L'aménagement de Saclay fait trébucher le Grand Paris

Ambiance tendue au conseil régional d'Ile-de-France. L'exécutif que préside le socialiste Jean-Paul Huchon se déchire sur l'accord négocié avec le ministre de la Ville Maurice Leroy sur le futur réseau de transports du Grand Paris. Outre des questions de tracé dans le Val-de-Marne et en Seine-Saint-Denis (« *Les Echos* » d'hier), les Verts ne veulent pas de l'aménagement du plateau de Saclay que sous-tend le futur réseau de transports. « *Nous avons eu des échanges très vifs mardi matin*, affirme Jean-Vincent Placé (Europe Ecologie Les Verts), premier vice-président du conseil régional en charge des transports. *Ce n'était pas la peine de gagner les élections pour reprendre à 90 % le projet du gouvernement préparé par Christian Blanc. A moins d'avancées significatives, il n'y aura pas d'accord annoncé mercredi prochain* ».

De son côté, Jean-Paul Huchon évoque des « *échanges constructifs mais difficiles avec l'Etat (...) et un accord historique pour tous les transports franciliens, s'il aboutit* ».

« Ce n'était pas la peine de gagner les élections pour reprendre à 90 % le projet du gouvernement. »

JEAN-VINCENT PLACÉ,
PREMIER VICE PRÉSIDENT
DU CONSEIL RÉGIONAL
EN CHARGE DES TRANSPORTS.

Quel que soit son effet sur les tracés qui seront finalement retenus, cette polémique ne remet pas en cause fondamentalement le principe du futur métro de rocade parisien et les débats publics qui précèdent le choix du tracé qui sera soumis à enquête publique.

Retombées économiques

Très attendu, le débat consacré au financement du futur réseau a permis de préciser un certain nombre de données jusque-là tout juste évoquées par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) et la Société du Grand Paris (SGP)

qui portent respectivement les projets concurrents de la région et de l'Etat. Ainsi, les retombées économiques à court terme du réseau Grand Paris sont évaluées par la SGP à 25.000 emplois par an pendant dix ans.

Sur le long terme, les bénéfices liés aux gains de temps dans les transports et à l'amélioration de l'accessibilité des territoires ainsi que les gains de productivité des entreprises issus de la densification urbaine sont évalués à un point de PIB (5 milliards d'euros) par an, soit une centaine de milliards sur le long terme. S'y ajoutent les effets du renforcement de l'attractivité de la région évalués par la SGP à « *un ou plusieurs points de PIB à vingt ou trente ans* ». Enfin, les retombées sur la qualité de la vie, l'environnement et la santé ainsi que la réduction des inégalités n'ont pas encore été quantifiées. Néanmoins, la SGP estime le bénéfice total de son projet de réseau de transport entre 3,9 milliards d'euros et 5,3 milliards par an. « *Rapportés à un coût d'infrastructure de 20 milliards*



Jean-Vincent Placé (Europe Ecologie Les Verts).

d'euros, (...) le rendement justifie pleinement le projet », explique la SGP.

Quant à savoir lequel des deux réseaux sera le moins cher, Marc Véron, président du directoire de la SGP, estime que seuls les résultats des appels d'offres internationaux permettront d'en connaître le prix réel. De même pour l'exploitation évaluée actuellement à 500 millions d'euros par an.

DOMINIQUE MALÉCOT