



# Le métro de ceinture à petits pas

Les études sur une ligne circulaire en petite couronne vont être enfin lancées. Un projet vieux de quinze ans destiné à pallier le manque de transports de banlieue à banlieue.



B. Marguerite / RATP

Quinze ans que le projet fait parler de lui. Que les noms de code se succèdent : Orbital, Métrophérique, Arc Express. Et que les spécialistes des transports soulignent son intérêt : une rocade de métro en petite couronne pallierait le manque de transports en commun de banlieue à banlieue. Et puis il y a un mois, un peu de concret : après un déjeuner, Jean-Paul Huchon et Pierre Mutz, le président et le préfet de Région, ont annoncé le financement des premières études pour l'Arc Express, « une nouvelle rocade fer-

rée » autour de Paris. Deux tracés seront passés au scanner : un tronçon entre les Hauts-de-Seine et la Seine-Saint-Denis, et un autre dans le Val-de-Marne. Objectif : premiers coups de pioche en 2013.

## Bataille du rail

Cela n'a pourtant pas été simple. Car, depuis le début, plusieurs visions s'affrontent. Celle de la RATP tout d'abord, qui a longtemps milité pour un métro circulaire situé à 2 ou 3 kilomètres de Paris, reliant Boulogne, Ivry, Montreuil et le Stade de France. C'était

## ● Automatique comme la 14.

l'Orbital, transformé ensuite en Métrophérique par le président de l'entreprise, Pierre Mongin. Pour ce projet qui pourrait l'intéresser au premier chef, la RATP mène un intense lobbying, faisant valoir que c'est le seul moyen de soulager le réseau parisien, au bord de la saturation. Elle a convaincu de nombreux élus de Paris, de banlieue... et le président de la République Nicolas Sarkozy, qui, en juin dernier, plaidait dans son discours à l'aéroport de Roissy pour la

construction de cette ligne reliant tous les terminaux de métro.

En face, Jean-Paul Huchon, le président de la Région, qui dirige le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif), n'a jamais caché son manque d'enthousiasme pour le projet de la RATP. Arguments avancés : son coût pharaonique (au moins 6 milliards d'euros). Et son utilité : quel besoin de construire un métro si proche de Paris, alors que sur certains tronçons les tramways déjà prévus par la Région peuvent aussi assurer du banlieue-banlieue ?

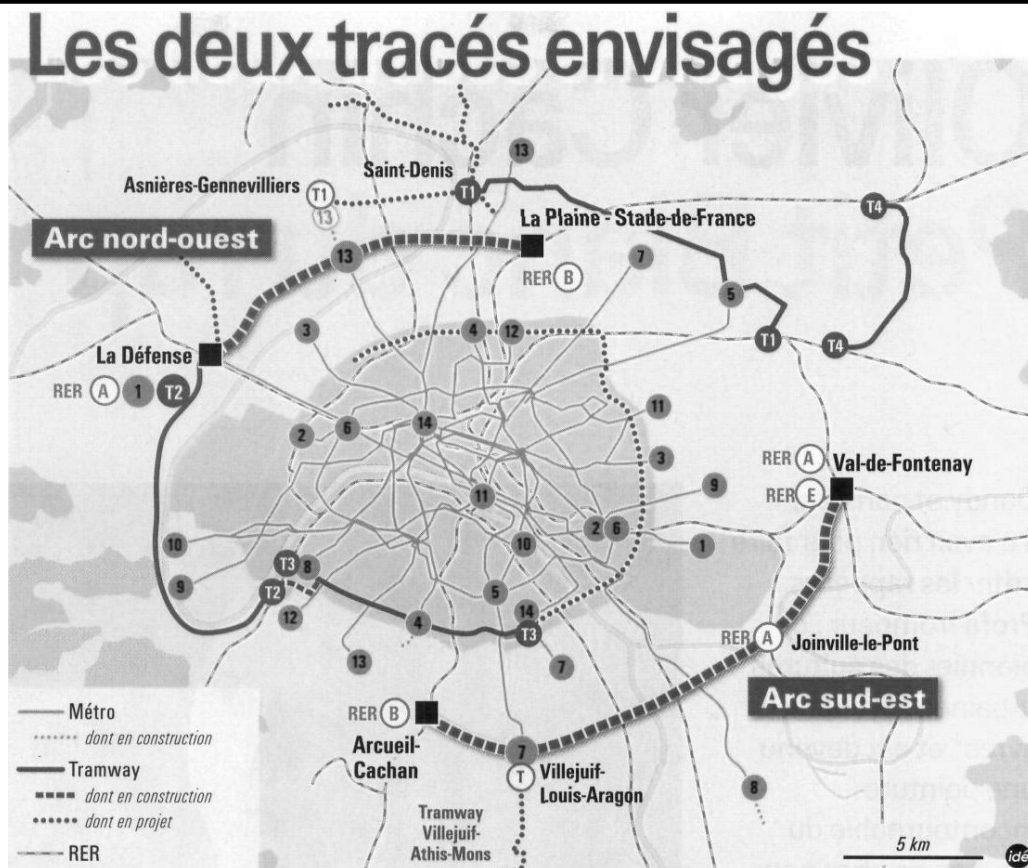
## Nouvel Observateur Paris [Le]

### Pourquoi cet accord ?

L'idée de la Région est différente : d'accord pour une rocade, mais qu'elle traverse des zones un peu plus éloignées de Paris, moins bien desservies, et appelées à se développer. C'est ce principe d'aménagement qu'elle retient dans le Schéma directeur de la Région Ile-de-France (Sdrif) pour 2030. Ce plan prévoit, pour lutter contre l'étalement urbain, de densifier la petite couronne, en y implantant des milliers de logements et de l'emploi. « *Tout le monde a dit : "dans ce cas, il faut s'appuyer sur une rocade de transport collectif"* », explique une spécialiste du dossier à la Région. Une vision qui s'inscrit dans les objectifs du Grenelle de l'environnement et qui a reçu l'aval de l'Etat : « *Arc Express ne sera pas seulement une infrastructure de transport mais un outil d'aménagement urbain* », confirme un responsable de l'Equipement. Même la RATP a mis de l'eau dans son métro : « *Le tracé de Métrophérique passait entre 3 et 8 kilomètres de Paris. Si le président Huchon dit 8, d'accord ! On parle de la même chose !* », affirme Seymour Morsy, directeur du département du développement et de l'action territoriale à la RATP.

### Deux faisceaux étudiés

Premier tronçon sur lequel vont se pencher les experts : la traversée du Val-de-Marne, d'est en ouest. Le département, mal desservi par les transports en commun, abrite le plus gros bouchon routier d'Europe, à Nogent-sur-Marne. Or l'Arc Express pourrait absorber 20% des automobilistes. Porté à bout de bras par le conseil général du 94, le dossier est déjà bien avancé (*lire l'encadré*). Pour Jean-Paul Huchon, ce tronçon est prioritaire. Mais l'Etat en a ajouté un second à étudier : au nord-ouest, entre deux énormes pôles d'emploi, la Défense et La Plaine-Stade de France. Avantage : cet Arc permettrait de soulager la ligne 13, véritable cauchemar des usagers. Les études ne porteront pas seulement sur le tracé, elles devront déterminer le mode de transport le plus adapté et s'il faut le faire en aérien ou en souterrain.



Pour la RATP comme pour le conseil général du 94, il n'y a pas photo : la solution, c'est un métro automatique enterré. Avec des gares rapprochées (tous les kilomètres) qui permettront d'aménager le territoire. Et une capacité d'un million de voyageurs par jour.

Autre grand débat : faudra-t-il que ces arcs fassent un jour le tour de Paris. Pas forcément, dit la Région qui a d'autres projets de tramways ou de trains de banlieue à

banlieue, notamment en grande couronne. Mais, pour la RATP, il faudra boucler la boucle. « *On ne coupe pas le périmètre quelque part, fait valoir Seymour Morsy. Quand il y a plus de deux changements, on ne prend plus le métro. Et une fois qu'on aura mis le tunnelier, ce sera plus pertinent de le laisser là.* »

### Le nerf de la guerre

Autre partie de plaisir qui attend le groupe de travail, les financements.

Pour un métro, il faudrait compter 100 millions d'euros au kilomètre, soit 6 milliards pour le tour, selon la RATP. Enorme. Mais, rapporté au nombre de passagers transportés, l'investissement serait bien moins élevé que pour le viaduc de Millau ou le TGV Méditerranée, affirme Seymour Morsy. Cette question pèse en tout cas dans le choix d'implanter Arc Express dans des zones en friche : la Région et l'Etat espèrent en effet récupérer des sous sur les futures opérations urbaines, en mettant à contribution les aménageurs. Pourquoi, par exemple, ne pas faire payer une taxe sur les plus-values immobilières réalisées dans ces secteurs qui seront desservis par le nouveau métro ? La Région a aussi des possibilités d'emprunt. Mais il faudra que l'Etat mette au pot, prévient-elle : « *Le discours de Roissy, le Grenelle, c'est très bien ! Mais le vrai sujet, c'est combien l'Etat va mettre.* » Pour l'heure, c'est normale. Pour la première fois en 2008, la Région s'est d'ailleurs décidée à assumer seule la part promise par l'Etat pour pouvoir lancer sans attendre ses projets de tramway. ■ Maël Thierry

## LE VAL-DE-MARNE IMPATIENT

Le 94 a pris de l'avance. Le département a en effet déjà lancé une concertation entre élus et a abouti à un « *tracé qui fait l'unanimité* », explique le président (PC) du conseil général, Christian Favier. L'Arc Express (qu'on appelle ici Orbival) relierait les deux extrémités est et ouest du département : les pôles RER d'Arcueil-Cachan et de Val-de-Fontenay. Il desservirait notamment les communes de Villejuif, Maison-Alfort, Créteil. Et le secteur de Vitry-sur-Seine, une zone où est prévue l'implantation de milliers de logements et de bureaux ces prochaines années (elle fait partie de l'opération d'intérêt national Seine-Amont, qui va d'Ivry à Orly-Rungis). Mi-décembre, les élus val-de-marnais ont même pu voir leur rêve réalisé... à Madrid, qui vient de construire un métro comparable, reliant cinq villes de banlieue, en seulement trois ans. ■ Maël Thierry