

La guerre des métros est lancée

C'EST ce qui s'appelle se marquer à la culotte. Depuis quelques jours, Christian Blanc, le secrétaire d'Etat à la Région capitale, se répand en confidences sur le futur métro automatique souterrain de 130 km qui doit relier les grands pôles économiques du Grand Paris (Saclay, La Défense, la Plaine-Saint-Denis...), les aéroports et les gares TGV. L'itinéraire du « grand huit », comme on le surnomme déjà, sera dévoilé par le président de la République le 29 avril.

Hier matin, c'était au tour de Jean-Paul Huchon, le président PS du conseil régional d'Ile-de-France, de leur couper l'herbe sous le pied en remettant sur le tapis son plan d'amélioration des transports en commun à 18 milliards d'euros qu'il défend depuis plusieurs mois auprès de Jean-Louis Borloo.

La région passe à l'action sans l'Etat

« Aujourd'hui le gouvernement ne veut pas s'engager à nos côtés, s'est plaint Jean-Paul Huchon. J'ai donc décidé avec les conseils généraux d'Ile-de-France de mettre en œuvre notre plan sans l'Etat. On va lancer Arc Express, mettre fin au scandale de la ligne 13 et lancer plusieurs projets attendus avec impatience par les usagers franciliens. »

Défendu par la région, le projet Arc Express, ce métro circulaire de

60 km, dont le tracé reste à définir, mais qui pourrait peu ou prou relier les terminus des lignes de métro actuelles, sera présenté « avant l'été » au Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif), présidé par Huchon, et la commission du débat public sera saisie à l'automne. Même procédure pour le projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 ou encore le prolongement d'Eole, la ligne E du RER, à l'ouest.

Autant de projets dont on se demande désormais s'ils sont compatibles avec l'ébauche de Christian Blanc, officiellement à la recherche de « convergences ». « J'ai un problème. Ce projet ne m'a jamais été soumis officiellement », a avoué hier Jean-Paul Huchon, en délicatesse avec Christian Blanc. Le président du conseil régional n'en a pas moins jugé « pharaonique » le projet Blanc (« Quatre à cinq fois le tunnel sous la Manche »). « Ce métro ne manque pas d'intérêt mais il dessert pour l'instant des zones non urbanisées. Nous nous occupons des urgences », a taclé Huchon.

Pour arriver à ses fins, le président de l'Ile-de-France s'est fait fort d'augmenter la part des transports dans le budget régional, pense que le Stif, aujourd'hui dépourvu de dettes, peut emprunter et veut encore espérer que l'Etat déblocquera les financements nécessaires.

JEAN-PIERRE VIALLE

Prix du ticket : Huchon hésite

« **O**N VERRA... » Jean-Paul Huchon ne sait plus très bien s'il faut augmenter les tarifs du ticket de métro. En décembre dernier, le Stif qu'il préside avait décidé de lever 40 millions d'euros de « ressources tarifaires » supplémentaires. Il s'agissait d'augmenter le prix du ticket et des abonnements de 4 à 6 %. L'augmentation si elle se confirme doit être décidée en juin. « Elle serait nécessaire pour sécuriser le bud-

get du Stif mais je reconnais qu'il y a un problème de pouvoir d'achat », a estimé hier Jean-Paul Huchon. Il juge « presque normale » une plus grande participation des usagers, qui n'abondent que 25 % du budget du Stif pour des tarifs, selon lui, inférieurs à la moyenne européenne. Pour se décider, le président attend de connaître le montant définitif de la contribution des entreprises

J.-P.V.

Deux projets concurrents



LE PROJET BLANC

- Un métro automatique souterrain de 130 km reliant les pôles économiques.
- Coût estimé : entre 15 et 20 milliards d'euros.
- Fréquentation : 40 000 personnes à l'heure de pointe.
- Vitesse : entre 60 et 80 km/h.
- Réalisation : d'ici dix à douze ans.
- Objectif : mettre La Défense et le centre de Paris à vingt-cinq minutes de Roissy et Saclay à dix minutes d'Orly.

LE PROJET HUCHON

- Rocade de métro automatique de 60 km à proximité de Paris (60 stations dont 30 nouvelles).
- Coût estimé : 6 à 10 milliards d'euros.
- Fréquentation : 1 million de voyageurs.
- Réalisation : début des travaux en 2013, mise en service avant 2020 (en commençant par l'arc sud-est et l'arc nord-est).
- Objectif : favoriser les déplacements banlieue/banlieue, soulager certaines lignes parisiennes.