



Le métro de banlieue fait son colloque

VAL-DE-MARNE - Ce matin s'ouvre pour deux jours à Nogent un colloque international sur les transports en banlieue. Entretien avec Christian Favier, président (PCF) du conseil général.

Ce colloque sur le métro de banlieue à banlieue est une première. Pourquoi une telle initiative ?

Christian Favier. Elle est née de notre volonté de faire avancer le projet Orbival, ce métro qui relie les banlieues. Sa pertinence s'est construite, aussi, dans la confrontation avec d'autres grandes métropoles, confrontées aux mêmes problématiques que nous, comme Madrid et son Métrosur, ou Singapour et sa Circle Line. Ces exemples nous montrent que, quand il y a une volonté politique forte, la réalisation, dans des délais rapides, d'une infrastructure aussi lourde est possible. Ils montrent aussi combien un tel métro modifie toute l'organisation des déplacements au bénéfice de

l'efficacité et du confort des voyageurs.

De nombreuses personnalités françaises et étrangères seront présentes à votre colloque...

Christian Favier. Oui. L'objectif est de pouvoir faire partager ces expériences sur un problème qui touche toutes les métropoles : le transport collectif. De plus, les métros réalisés de par le monde sont, souvent, le fait d'entreprises françaises comme la RATP... Ces échanges favoriseront le partage des avancées technologiques.

Concrètement, où en est-on des projets de métro de banlieue ? Quand verra-t-il le jour ?

Christian Favier. Plusieurs clarifications sont faites aujourd'hui. D'une part, toutes

les autorités qui comptent pour une telle décision - l'État, la région, les collectivités locales concernées - s'accordent sur la nécessité d'un métro en rocade autour de Paris. D'autre part, la distinction est actée entre cette rocade en proche couronne et une rocade ferrée avec la SNCF. Il y avait confusion entre les deux. Ce n'est plus le cas. Une décision reste à prendre : construire toute la rocade d'un seul tenant comme le veulent la RATP et l'État ; ou commencer par deux arcs, l'un dans l'Ouest parisien et l'autre dans le Val-de-Marne, comme le propose le conseil régional. Pour ma part, je suis favorable à cette solution car notre projet, lui, fait déjà consensus entre tous les élus.

Y compris avec la région et l'État ?

Christian Favier. Oui. Le Syndicat des transports d'Île-de-France réfléchit encore sur le tracé, mais pour Orbival, le consensus est une réalité. Par contre, sur la totalité de la rocade autour de Paris, il reste à construire. L'attendre pour démarrer les travaux retarderait de plusieurs années la réalisation du projet. Le chantier d'Orbival pourrait démarrer en 2013, si les études et le débat public sont lancés à la mi-2009, comme nous le souhaitons.

Les financements sont-ils trouvés ?

Christian Favier. Le colloque va confronter les expériences sur ce sujet. Orbival coûte 2 milliards d'euros, la rocade autour de

Paris 6 milliards au total. Le financement public n'y suffira pas. Les plus-values sur la construction des millions de mètres carrés de bureaux, de commerces, de logements qui seront réalisés aux abords des futures stations de métro devront participer au financement. Le fonds d'aménagement de l'Île-de-France (taxe sur les bureaux), accaparé par l'État, devra être restitué à la région pour sa politique de modernisation des transports. Enfin, l'augmentation du « versement transport » des entreprises devra, de manière ciblée, être envisagée.

Entretien réalisé par Max Staat

Informations sur www.orbival.fr.