

# Schéma d'ensemble du 26 mai 2011

## Résumé du dossier publié sur le site du ministère de la Ville

L'acte motivé adopté par le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris définit trois lignes de métro automatique.

### **1. La rocade principale (ligne rouge) forme un 6 long de 95 km avec 40 gares**

Cette ligne de 95 Km a ses terminus à Roissy (le Mesnil Amelot) et au Bourget. Elle est exploitée en forme de boucle.

Maîtrise d'ouvrage SGP. Roulement fer. Trains de 1 000 personnes. Vitesse de 60 à 65 Km/h.

Financement SGP et contribution du STIF à hauteur de 900 M€.

Ligne prioritaire : lancement rapide, en commençant par l'arc sud correspondant à Orbival

*Cette ligne très longue est très hétérogène, avec des tronçons très chargés (correspondant à Arc Express) et d'autres peu fréquentés (l'arc grand Est et la liaison vers Roissy). D'où l'impossibilité de jouer sur la longueur des trains et leur cadence, sauf à prévoir des services partiels.*

*Cette ligne, en forme de citrouille aplatie, est complètement excentrée : le barreau Ouest est très proche de Paris (Saint Cloud), le barreau Est en est très éloigné (Chelles). Pour répondre à la demande d'une liaison directe entre la Défense et Roissy cette ligne intègre l'appendice reliant Le Bourget à Roissy, d'où son tracé étrange (et peu efficace).*

### **2. La ligne bleue de St Denis à Orly comprend 21 km de voie nouvelle (12 gares) et 9 Km de voie existante**

Roulement pneu. Vitesse 45 Km/h.

Pour le prolongement de St Lazare à Mairie de St Ouen (6 Km) : maîtrise d'ouvrage STIF, coût 1 milliard d'euros, apport de la SGP 300 M€, apport des collectivités locales 700 M€

Le reste de la ligne (15 km) est sous maîtrise d'ouvrage SGP.

Changement à Pleyel pour la liaison Orly Roissy.

D'après le rapport Auzannet, cette radiale drainera le plus grand nombre d'utilisateurs.

Ligne prioritaire : lancement rapide, en commençant par le prolongement de la ligne 14 jusqu'à la mairie de Saint Ouen.

### **3. La ligne verte d'Orly à Nanterre via Versailles, 50 km avec 13 gares**

Roulement fer. Vitesse 65 Km/h. Capacité "adaptée". Maîtrise d'ouvrage SGP.

Cette ligne dessert Saclay avec un métro léger de type Val... (ce n'est pas écrit dans le dossier, mais la notion de capacité adaptée y renvoie).

Ligne non prioritaire : lancement différé, en commençant par la liaison d'Orly à Versailles via Saclay.

*En résumé le schéma d'ensemble comprend 166 Km de voies nouvelles, dont 6 sous maîtrise d'ouvrage STIF*

*Il coûte 18,5 milliards (aux coûts de 2008) financés en majorité par les contribuables :*

*- Etat : 4 milliards (dotation en capital SGP)*

*- Collectivités locales : 1,6 milliard (700 M€ pour la ligne 14 et 900 M€ pour la partie de la ligne rouge en proche banlieue, reprenant le tracé d'Arc Express sauf à l'Est.*

*- Emprunt : 12,9 milliards (le solde), remboursé par des recettes fiscales affectées et par des péages...*

*Ce budget ne comprend ni le matériel roulant, ni l'inflation, ni les intérêts intercalaires, ni les imprévus (le tout étant de l'ordre d'au moins 10 milliards)*

#### 4. Une offre complémentaire structurante "recommandée" par le schéma d'ensemble (Arc Est)

Le schéma d'ensemble « recommande » une « offre structurante complémentaire » (*sic*) formant une fourche à Rosny Bois Perrier :

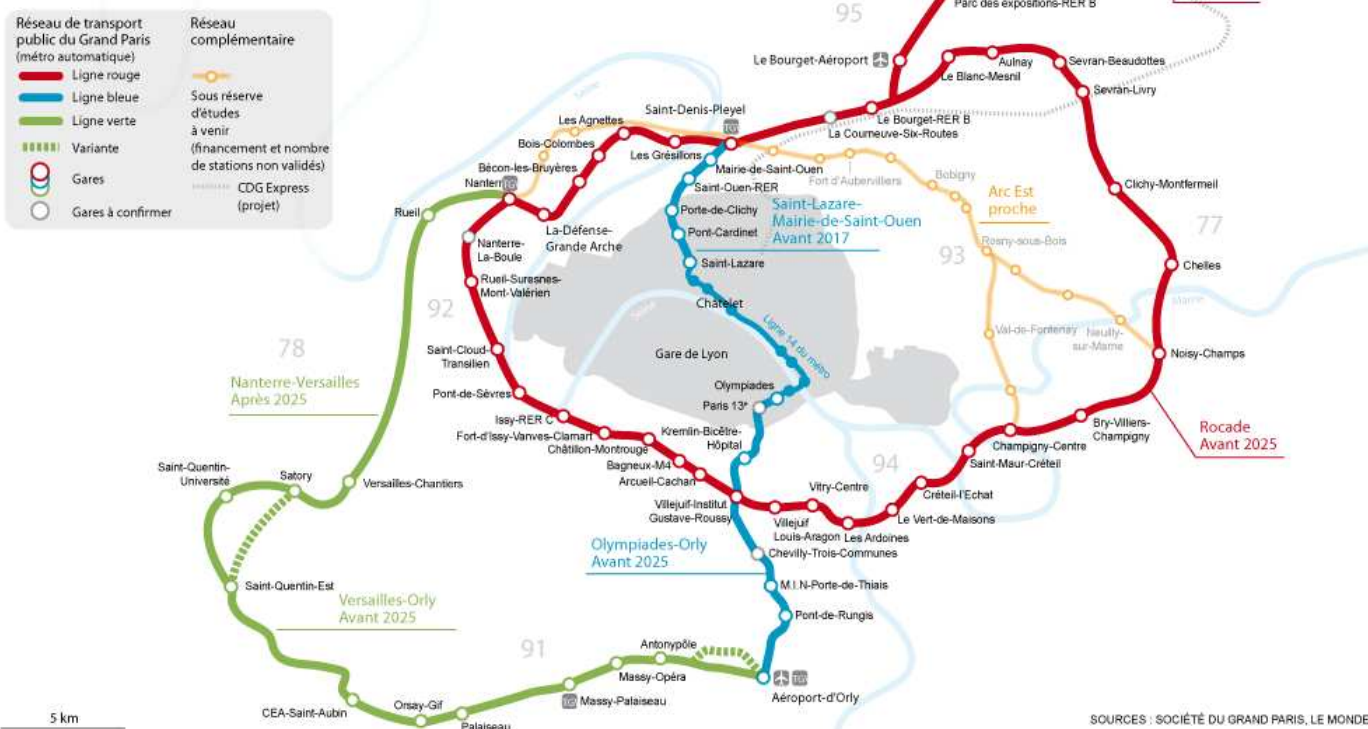
- Une ligne de Pleyel à Noisy Champs par Bobigny, susceptible d'être prolongée à l'Ouest vers Nanterre après 2025
- Une liaison de Champigny à Val de Fontenay, susceptible d'être prolongée "à terme" jusqu'à Rosny.

Aucune indication n'est donnée sur les dates de lancement. Il est seulement indiqué que la liaison entre Val de Fontenay et Rosny Bois Perrier serait réalisée dans une seconde phase, « après 2025 ».

*Aucune indication sur le type de matériel, vitesse, coût, etc.  
 Aucune indication sur le kilométrage et sur les coûts de construction.  
 Aucune indication sur le mode d'exploitation de la fourche (alternance ? navette ?).  
 L'enveloppe de 2 milliards prévue au protocole du 26 janvier 2011 (apportés par l'Etat ? ou inclus dans les emprunts de la SGP ?) ne couvre qu'une partie de la dépense estimée par le rapport Auzannet.*

Les contours d'un grand métro circulaire font l'objet de nombreuses tractations politiques entre la région Ile-de-France et le gouvernement. La volonté d'aboutir à un projet concret avant 2012 a permis de diminuer les querelles partisanes.

La carte est issue du cahier des charges devant arrêter le schéma du futur Grand Paris Express.



**Carte publiée par le Monde sur la base de la carte adoptée par la SGP**