

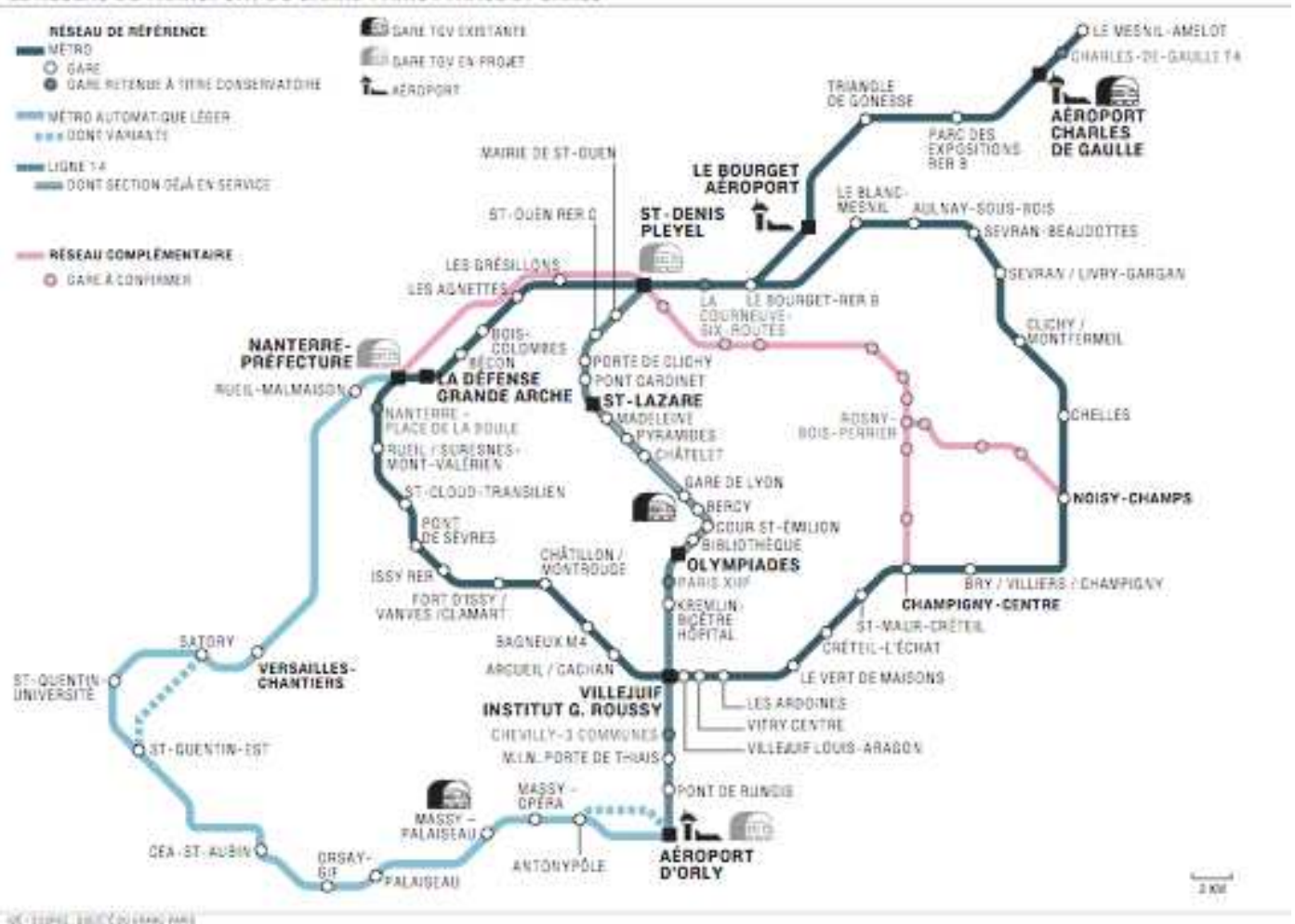
## Course de vitesse pour lancer le métro du Grand Paris avant les élections

Tout est maintenant en place pour que les premiers métros du Grand Paris circulent en 2018, mais il faudra attendre au moins sept ans de plus pour qu'ils fassent le tour de la capitale.

Le projet de rocade de métros automatiques autour de la capitale a fait un pas décisif jeudi après-midi. **Le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris (SGP), chargée de sa conception et de sa réalisation, a voté à l'unanimité l'avis motivé** qui doit se traduire dans les prochaines semaines par un décret pris en Conseil d'Etat. Le projet aura alors l'existence juridique permettant, théoriquement, de lancer les premières enquêtes publiques au début de l'année prochaine. Les travaux pourraient alors débuter en 2013 pour que les premiers métros roulent en 2018. La SGP n'aura donc que quelques mois pour boucler les études nécessaires.

Le calendrier est d'autant plus serré qu'il ne peut y avoir d'enquête publique en période électorale. Les dossiers qui ne seront pas prêts à temps seront donc traités au plus tôt à l'automne 2012. Les travaux, dont le pilotage sera affiné tous les trois ans, s'étaleront sur une quinzaine d'années. **Une période suffisamment longue pour que l'Etat et la région Ile-de-France aient convenu, au moins tacitement, que tous les projets lancés seraient menés à leur terme, quel que soit le résultat des élections durant cette période.**

LE RÉSEAU DE TRANSPORT DU GRAND PARIS : TRACÉ ET GARES



### Prolongements de la ligne 14

En fait, le « Schéma d'ensemble du Grand Paris » qui vient d'être adopté fait assez largement consensus. Il comporte, sous maîtrise d'ouvrage de la SGP, le réseau « Grand Paris » qui correspond à la double boucle prévue par la loi du 3 juin dernier. Modifiée pour tenir compte du débat public, elle comporte 57 gares, soit une dizaine de plus que prévu, notamment sur l'itinéraire Orly Versailles-Chantiers pour améliorer la desserte du Plateau de Saclay. Un tunnel supplémentaire est aussi prévu sous La Défense pour éviter une rupture de charge. **Le réseau Grand Paris sous maîtrise d'ouvrage SGP inclut aussi les prolongements de la ligne 14** du métro parisien entre la station Olympiades et l'aéroport d'Orly d'une part et entre Carrefour Pleyel et Mairie de Saint-Ouen d'autre part.

Pour sa part, la région, par l'intermédiaire du Syndicat des transports d'Ile de France (STIF) assure la maîtrise d'ouvrage de l'autre composante du Schéma d'ensemble, le « Réseau complémentaire du Grand Paris ». Cette dénomination, qui assure la stabilité juridique du projet global, recouvre le tronçon de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen dont les études sont très avancées dans le cadre de la désaturation de la ligne 13.

### Un « arc est intérieur »

Ce réseau complémentaire comprend surtout la construction de « l'arc est intérieur », entre Carrefour Pleyel et Noisy-Champs dans un premier temps, des extensions étant envisagées après 2025. **Un débat public sera lancé une fois réalisées les études environnementales.**

La SGP doit contribuer à hauteur de 2 milliards d'euros à la construction de ce réseau complémentaire et pour 300 millions d'euros au tronçon Mairie de Saint-Ouen-Saint-Lazare de la ligne 14, soit en tout une vingtaine de gares. Ce sera autant à économiser sur son enveloppe fixe de 20,5 milliards d'euros. Ils seront gagnés essentiellement sur le Plateau de Saclay, le tronçon Versailles-Chantiers Nanterre dont l'éventuelle construction ne sera décidée qu'en 2025, tout comme le prolongement du réseau au nord de l'aéroport de Roissy auquel, autre source d'économies, n'accèdera pas la ligne 14 du métro. Enfin, le STIF qui doit hériter du matériel roulant commandé par la SGP et devra choisir la ou les entreprises qui exploiteront le futur réseau de plus de 160 kilomètres transportant quelque 2 millions de voyageurs par jour, sera consulté pour tous les choix techniques.

### Commentaires de l'AMUTC

A noter :

- Le schéma fait apparaître en vert foncé une rocade complètement excentrée passant par St Cloud à l'Ouest et Chelles à l'Est, au détriment de la proche banlieue Est.
- Cette rocade comprend une fourche au Bourget (quel schéma d'exploitation ? On veut refaire la ligne 13 ?) La liaison directe entre Roissy et la Défense se fera-t-elle en alternance ?
- L'arc Est en rose figure en réseau complémentaire et comprend également une fourche à Rosny. Quel schéma d'exploitation ?
- La maîtrise d'ouvrage du prolongement de la ligne 14 est attribué à la SGP, sauf pour la partie déjà lancée entre St Lazare et la mairie de St Ouen.
- Un débat public sera lancé conformément à la loi.

## Le Grand Paris Express sur la ligne de départ

Par [Valérie Collet](#) Le Figaro 26/05/2011 | Mise à jour : 20:42

Le tracé du Grand Paris Express est enfin gravé dans le marbre. Jeudi, le conseil de surveillance de la société du Grand Paris a voté « l'acte motivé » qui définit l'emplacement des prochaines lignes de métro et des gares qui viendront étoffer le réseau de transports en Ile-de-France dans les quinze prochaines années. Un décret devrait être publié d'ici à la fin juin afin de s'assurer que le calendrier ambitieux soit respecté. Les ouvertures de lignes devraient s'échelonner de 2017 à 2027. Au total, soixante-douze gares dont 57 nouvelles apparaissent sur ce réseau. En 2025, date butoir du Grand Paris Express, ce maillage attirera 2 millions de voyageurs supplémentaires d'après les calculs de la Société du Grand Paris (SGP).

L'ensemble du projet représente **un investissement de 32,5 milliards d'euros** financés par la région Ile-de-France, les collectivités et l'État. Ce montant est dédié au réseau lui-même à hauteur de 20,5 milliards d'euros, auxquels s'ajoutent 12 milliards consacrés à l'amélioration des infrastructures existantes.

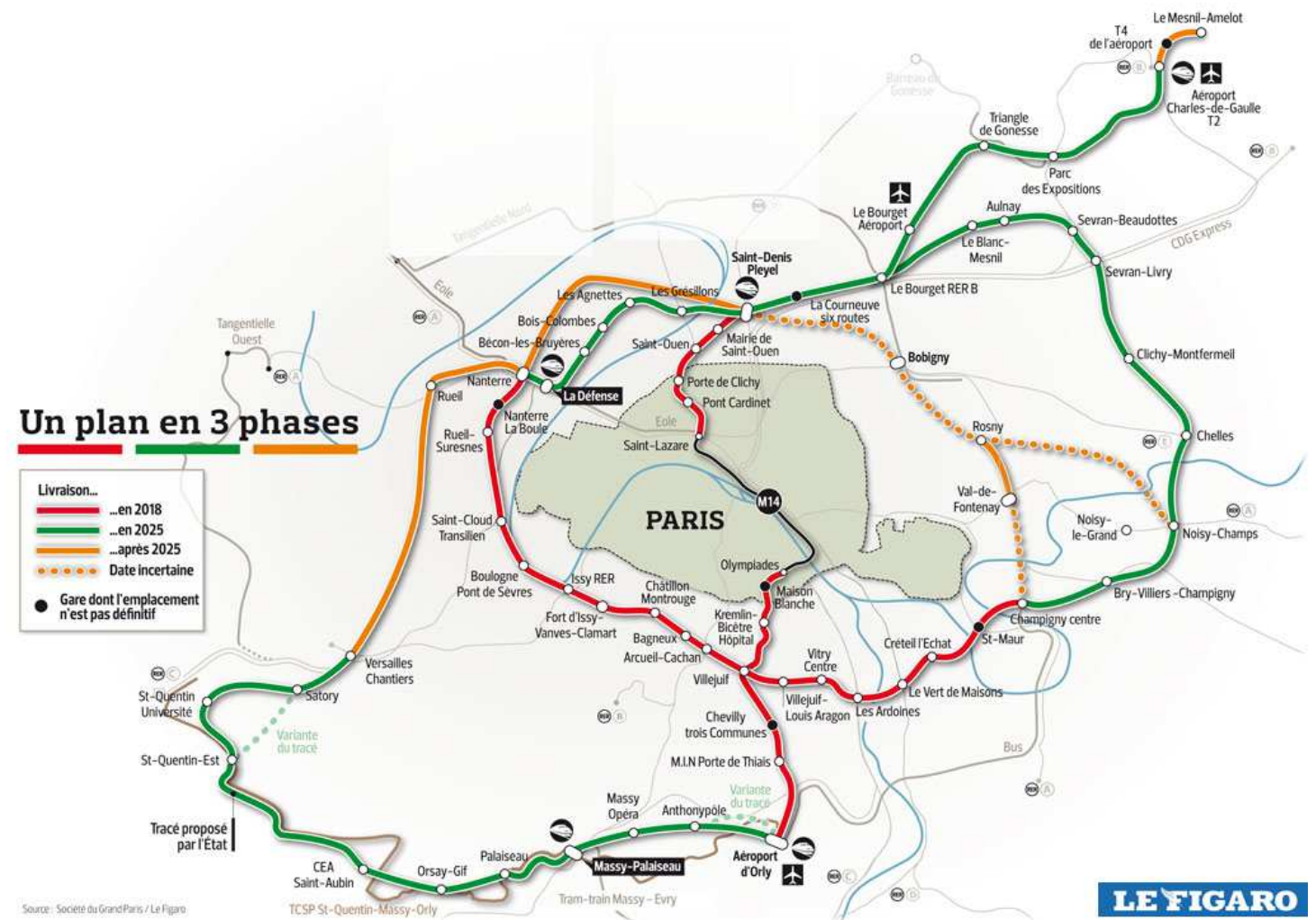
Les 20,5 milliards du nouveau réseau de métro se décomposent en trois parties : 17,5 milliards sont alloués à la rocade qui entourera la capitale, 1 milliard est consacré au prolongement de la ligne 14 (dont 300 millions apportés par la Société du Grand Paris) et, enfin, 2 milliards serviront à réaliser l'Arc Est proche (allant de Saint-Denis à Champigny et à Noisy via Rosny-sur-Seine - sic).

Pour réunir ces fonds, la Société du Grand Paris compte sur une dotation d'État de 4 milliards d'euros. Les taxes spéciales sur les équipements et les taxes sur les bureaux et les entrepôts rapporteront 5 milliards d'euros. L'impôt forfaitaire sur les entreprises de réseaux (Ifer) permettra d'ajouter 1 milliard dans l'escarcelle. Les collectivités verseront 900 millions d'euros. La SGP recueillera également quelques centaines de millions de redevances versées par les opérateurs ferroviaires pour l'utilisation du réseau. Enfin, la SGP lancera un emprunt pour près de 9 milliards d'euros, auxquels s'ajouteront les frais financiers.

Le tracé du Grand Paris Express réserve peu de surprises par rapport à la carte présentée en janvier dernier, lorsque Maurice Leroy, le ministre de la Ville, avait réuni autour de lui tous les acteurs du projet. Le conflit sur la desserte de Saclay a été

résolu. Finalement, la ligne qui circulera d'Orly à Nanterre en desservant le pôle universitaire sera un métro « léger » - similaire au Val - dont la majeure partie sera aérienne, pour préserver les exploitations agricoles du plateau.

Le gigantesque projet de métro automatique devrait être réalisé en 2025. L'État, les collectivités, l'impôt et l'emprunt devront apporter 32,5 milliards d'euros pour financer un chantier titanesque.



### Un projet consensuel

Priorité du projet, la grande rocade doit contourner la capitale et faciliter les déplacements de banlieue à banlieue. Au nord, elle desservira Le Bourget et l'aéroport Charles-de-Gaulle. Par ailleurs, la ligne 14, qui traverse Paris du nord au sud, sera prolongée au sud jusqu'à Orly.

Si Maurice Leroy, le ministre de la Ville, se félicite aujourd'hui du consensus sur un projet qui avait déchaîné des passions entre l'État et la région, quelques voix discordantes se font déjà entendre : « Près d'un tiers du financement va reposer sur les entreprises », souligne Jérôme Dubus, délégué général du Medef en Ile-de-France. Il rappelle que, déjà en 2011, les entreprises vont devoir payer 500 millions d'euros d'impôts supplémentaires en raison du projet de loi de finances rectificatives voté en novembre 2010. « Nous ne sommes pas à l'abri d'une opération identique en 2011. Et, même si nous sommes convaincus qu'à terme ce projet sera une formidable opportunité, nous subissons par anticipation un véritable coup de massue. »

Jean-Paul Huchon n'a même pas attendu jeudi pour se féliciter dès mardi de « la cohérence et (de) la continuité » des projets élaborés par la Société du Grand Paris et le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif). Seuls les écologistes ont manifesté leur désaccord en estimant que les délais ne pourraient être respectés faute de financements suffisants.

## Commentaires de l'AMUTC

A noter :

Cette carte confirme les tracés proposés par le schéma précédent, sous réserve que la coupure prévue à Champigny et à Nanterre soit uniquement une question de phasage.

Le calendrier est esquissé :

1. La priorité (2018) est donnée sans surprise à Orbival de Nanterre à Champigny d'une part et à la ligne 14 d'autre part, y compris le prolongement jusqu'à Orly. Bravo le Val de Marne !
2. On trouve en seconde phase (2025) les arcs Grand Est (Chelles) et Grand Ouest (Saclay).
3. L'arc Est est repoussé en troisième phase (après 2025) sauf les tronçons pointillés (date incertaine, en débat).

**Détail « amusant » : le tracé en pointillé, de Rosny à Bobigny est proche du tracé direct proposé par l'AMUTC. Il ne passe pas par Bondy ni par la Préfecture... On pourrait travailler sur une hypothèse Rosny Hôpital La Folie, avec une gare de Rosny perpendiculaire à la ligne RER et une sortie côté Domus.**

## Le projet de métro automatique du Grand Paris désormais sur les rails

Le tracé du futur métro automatique de la région parisienne devait être validé jeudi dans la soirée par la Société du Grand Paris, un accord entre l'Etat, la région Ile-de-France et les collectivités locales ayant finalement été conclu après des années de discussions.

Le tracé du futur métro automatique de la région parisienne devait être validé jeudi dans la soirée par la Société du Grand Paris, un accord entre l'Etat, la région Ile-de-France et les collectivités locales ayant finalement été conclu après des années de discussions.

Le réseau comporte une **boucle périphérique** à laquelle se rattachent une ligne allant de la Défense à Roissy, une autre allant d'Orly à Nanterre en passant par Saclay et une prolongation de la ligne 14 au sud jusqu'à Orly et au nord de Saint-Lazare à Pleyel.

Le tout devrait être opérationnel en 2025. Les travaux commenceront en 2014 par la ligne 14, laquelle fonctionnera dès 2017.

Il y aura 72 gares et 200 km de voies. **Les trains ne seront pas tous les mêmes : métro sur pneus de 2,45 m de large sur la ligne 14, trains longs, larges d'au moins 2,80 m sur la ligne Le Bourget-La Défense-Roissy-Le Mesnil-Amelot, trains de 250 places seulement entre Orly et Versailles.** Chaque jour, deux millions de voyageurs circuleront sur ce réseau qui devrait grandement faciliter la vie des Franciliens.

Les discussions ont été longues parce que le projet initial de la SGP ne prévoyait pas d'« arc est » et un maillage moins serré pour la boucle sud.

Finalement « c'est un compromis équilibré qui s'esquisse », s'est félicité mardi le président de la région Jean-Paul Huchon. Maurice Leroy, ministre de la Ville chargé du Grand Paris, a pour sa part salué « un consensus », avec « un accord qui dépasse les sensibilités politiques ».

Le projet est porté par l'Etat, via la Société du Grand Paris, et la région Ile-de-France via le STIF (Syndicat des transports d'Ile-de-France). Il représente un investissement de 20,5 milliards d'euros. Le STIF finance la ligne 14 et la branche est du réseau (« l'arc est »), la SGP s'occupe du reste. Le financement se décompose en 4 milliards apportés par l'Etat, 1,5 milliard par les collectivités, 7 milliards d'emprunts, 7 milliards d'impôts nouveaux et 1 milliard de transferts de recettes.

Au coût du métro automatique s'ajoute un investissement de 12,5 milliards destiné au « plan de mobilisation » concernant le développement d'activités et de logements, le raccordement aux autres modes de transport, et la modernisation du réseau existant en Ile-de-France.

Par exemple, Bobigny sera desservi par l'arc est, qui sera également en correspondance avec le tramway, le métro « classique » et les bus. **Ces nouveaux transports facilitent la création d'une ZAC comportant des logements, des bureaux, des activités industrielles et commerciales et aussi des équipements sportifs, une école, etc.**

Le projet marque le désenclavement de la banlieue est, particulièrement de la Seine-Saint-Denis s'est réjoui le député PS et président du conseil général de ce département Claude Bartolone.

Restent quelques questions sur les coûts de financement et d'exploitation de ce métro. Ainsi le Medef d'Ile-de-France

(200.000 entreprises) souhaite que « le financement soit réparti de façon proportionnée et équitable entre les usagers, le monde économique et les contribuables, sans oublier les opérateurs de transport ».

Quant aux écologistes, ils restent « très réservés » sur le projet. Claire Monod, conseillère régionale EELV, a dit à l'AFP qu'« en dépit de la satisfaction générale, les financements ne sont pas là ». Elle regrette aussi que le maillage des gares soit insuffisant et rappelle que pour son parti « l'urgence des urgences, c'est le raccordement et la modernisation du réseau existant ».

### Commentaires de l'AMUTC

A noter :

- La mention de « boucle périphérique », allant dans le sens d'une exploitation en rocade d'une boucle excentrique (passant par Chelles), malgré l'in vraisemblance d'un tel choix.
- Les indications données sur les choix techniques (roulement fer ou pneu, gabarit).
- La ZAC de Bobigny se trouve à La Folie et ne serait pas desservie par le GPE. Véritable contre argument !

## Le village de Saint-Maur Créteil entre les mains de la Société du Grand Paris

Auteur : [Nicolas CLODONG](#)

Depuis près de trois ans, je me suis opposé avec détermination au volet urbanisme du Grand Paris en raison des graves menaces qu'il fait peser sur notre cadre de vie. Surdensification, par le biais de « contrats de développement territoriaux », droit de préemption renforcée et d'expropriation, l'Etat via la Société du Grand Paris qu'il contrôle, dispose de toutes les armes juridiques pour détruire l'urbanisme villages autour de la gare de Saint-Maur Créteil, dans un rayon de 400 mètres.

Le Conseil de Surveillance vient en effet d'approuver définitivement le choix de Saint-Maur Créteil comme gare sur le tracé du Grand Paris Express. Le ministre M.Leroy annonce même que le tronçon concerné (Pont de Sèvres-Noisy-Champ) sera dans les travaux prioritaires, dès 2017, sous maîtrise d'ouvrage exclusive de la Société du Grand Paris (et non du STIF par exemple comme pour le prolongement de la ligne 14 ou le tracé dit Arc Est proche). Comme prévu, un décret pris en Conseil d'Etat, avalisera le tout début juillet. La messe semble hélas dite pour Saint-Maur et son urbanisme villages.

Ceux qui, comme le député-maire de Saint-Maur, ne se sont pas opposés au vote solennel de la loi du Grand Paris le 26 mai 2010, ceux qui, comme le député-maire de Saint-Maur ont envoyé le message d'une opposition de façade à ce projet, dans les cénacles politiques, porteront une lourde responsabilité lorsque les pelleteuses des promoteurs immobiliers et des urbanistes d'Etat commenceront leur oeuvre de densification de l'habitat.

Car il y a 7 milliards d'euros au bas mot à trouver pour financer (partiellement) le Grand Paris : 7 milliards de taxes nouvelles ou existantes sur les bureaux, les logements, qu'il va donc bien falloir construire tout autour des gares.

Saint-Maur-des-Fossés a été bien mal protégée par son Maire. Pour ma part, même si le projet est hélas bien engagé, je continuerai de me battre aux côtés des Saint-Mauriens, pour que l'Etat renonce à densifier notre ville et n'applique à Saint-Maur que le volet Transport du Grand Paris (une interconnection avec le RER A mais sans nouvelle gare, sans aménagement et sans densification).

26 Mai 2011 [Grand Paris](#)

## Métro du Grand Paris : c'est bouclé !

**Les élus franciliens ont voté à l'unanimité le schéma d'ensemble du Grand Paris Express le 26 mai 2011. La Société du Grand Paris va maintenant transmettre le projet au conseil d'Etat et le décret est attendu pour juillet. Le début de ce gigantesque chantier de 175 km de métro automatique composé de 72 gares est prévu en 2014, il doit durer jusqu'en 2025. Coût : 20,5 milliards d'euros, 30 milliards avec le Plan de mobilisation de la région Ile-de-France.**

« Et maintenant, on en prend pour 15 ans ! », a lancé le préfet d'Ile-de-France Daniel Canepa suite au vote à l'unanimité du tracé du Grand Paris Express, le 26 mai 2011, par le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris (SGP). Il est composé des élus des six départements franciliens, de la région et est présidé par Marc Véron, représentant de l'Etat.

Un vote inespéré il y a encore quelques mois, lorsque la région et l'Etat bataillaient becs et ongles pour défendre deux projets

concurrents, l'Arc Express et le métro automatique du Grand Paris qui ont tous deux fait l'objet de débats publics.

A peine arrivé au ministère de la Ville à l'automne 2010, Maurice Leroy a réussi à mettre à peu près tout le monde d'accord ([lire l'article sur le protocole Etat-Région du 26 janvier](#)), et quatre mois plus tard, les élus du Conseil de surveillance de la SGP ont donc voté le schéma d'ensemble d'un projet titanesque de 175 km de métro (sur fer et sur pneu, de plus ou moins grande capacité) autour de la région capitale. Il projette les Franciliens jusqu'en 2025.

### **Trois lignes, 175 km, 72 gares**

Le Grand Paris Express - c'est son nom, encerclera la région avec trois lignes de métro automatique, ponctuées de 72 gares, dont 57 gares nouvelles :

- **La ligne rouge** : Le Bourget - Chelles - Villejuif - La Défense - Gonesse - Roissy/Le Mesnil Amelot : 95 km, 40 gares  
Vocation : desserte de banlieue à banlieue.

Cette ligne de rocade desservira les Hauts-de-Seine (92), le Val-de-Marne (94), la Seine-Saint-Denis (93) la Seine-et-Marne (77) et le Val d'Oise (95), avec des correspondances avec des lignes ferroviaires radiales qui relient quatre départements de grande couronne au réseau de transport du Grand Paris. Réalisation : SGP. Echéance : 2025.

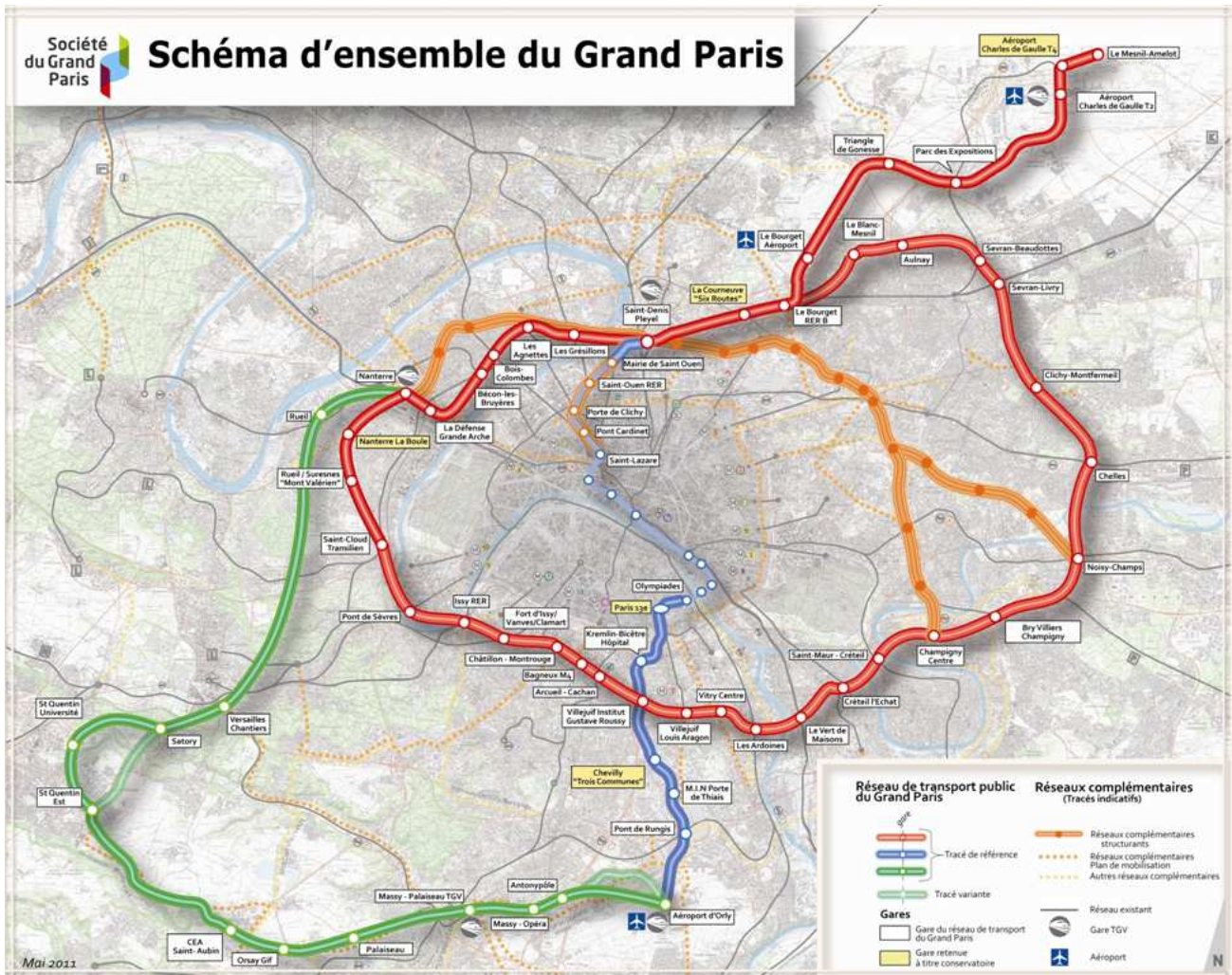
- **La ligne bleue** : Orly - Saint-Denis Pleyel : 30 km (dont 9 km sur **la ligne 14 de la RATP** entre St-Lazare et Olympiades) et 6 km de prolongement jusqu'à mairie de Saint-Ouen-St-Denis Pleyel. 12 nouvelles gares, dont 4 sur le prolongement.

Elle assurera la liaison entre Paris, Saint-Denis-Pleyel au nord et l'aéroport d'Orly, au sud. Elle sera en correspondance avec les deux autres lignes du réseau du Grand Paris à St-Denis Pleyel, Villejuif et Orly. Réalisation : Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif). Echéance : 2017.

- **La ligne verte** : Orly - Versailles - Nanterre : 50 km, 13 gares dont 5 nouvelles.

Elle reliera Orly à Versailles, et desservira le nord du département de l'Essonne et le plateau de Saclay. L'amendement présenté par le président du département des Yvelines, Alain Schmitz, sur la sanctuarisation de 2 300 hectares de terres agricoles sur le plateau de Saclay a été voté. La ligne comptera 4 gares sur la partie ouest du plateau et sera ensuite prolongée au nord vers Rueil-Malmaison et Nanterre dans les Hts-de-Seine. Vocation : une rocade de moyenne couronne au sud, à l'ouest et au nord-ouest de Paris.

Réalisation : SGP. Echéance : 2025.



### Tronçons simultanés

André Santini et Jean-Paul Huchon, respectivement président de la SGP (Etat) et de la Région Ile-de-France (PS), réfutent le terme de « phasage », préférant la mise en travaux de tronçons simultanés « au fur et à mesure que les moyens et les études le permettront ». « Il s'agit de ne pas désarmer les moyens matériels et humains », observe Jean-Paul Huchon.

Visiblement, le syndrome du chantier de l'A86 qui a duré plus de 10 ans à cause du phasage prévu initialement refroidit les élus franciliens qui s'accrochent à l'échéance 2025 pour leur Grand Paris Express. Les travaux commenceront en 2014 par le prolongement de la ligne 14, pour une mise en service dès 2017. **L'arc est proche est promis pour 2018.**

« Beaucoup d'opérations sont renvoyées au-delà de 2025 », précise toutefois Marc Véron, ce qui explique que malgré les changements considérables apportés au projet par rapport à celui de Christian Blanc, alors secrétaire d'Etat chargé de la région capitale, l'enveloppe budgétaire n'a pas bougé d'un euro : toujours à 20,5 milliards.

Nathalie Arensonas Mobilicités

### Commentaires de l'AMUTC

#### A noter

- La carte confirme les tracés précédents, à l'exception du tracé de l'arc est qui passe par Bondy...
- Le schéma d'exploitation de la grande rocade rouge est esquissé, avec terminus à Roissy et au Bourget : les trains partiraient de Roissy vers la Défense, Champigny et Chelles et arriveraient au Bourget. En forme de six ou de pomme, cette ligne serait particulièrement longue et hétérogène, avec des tronçons très chargés (en proche banlieue) et d'autres très faiblement fréquentés (arc Grand Est et tronçon Le Bourget Roissy. Voir le rapport Auzannet).
- Les phasages indiqués dans la carte précédente ne sont pas confirmés, face à une volonté d'aller vite. Annoncer l'arc Est pour 2018 est vraiment fantaisiste (il serait livré avant la ligne 11 !).