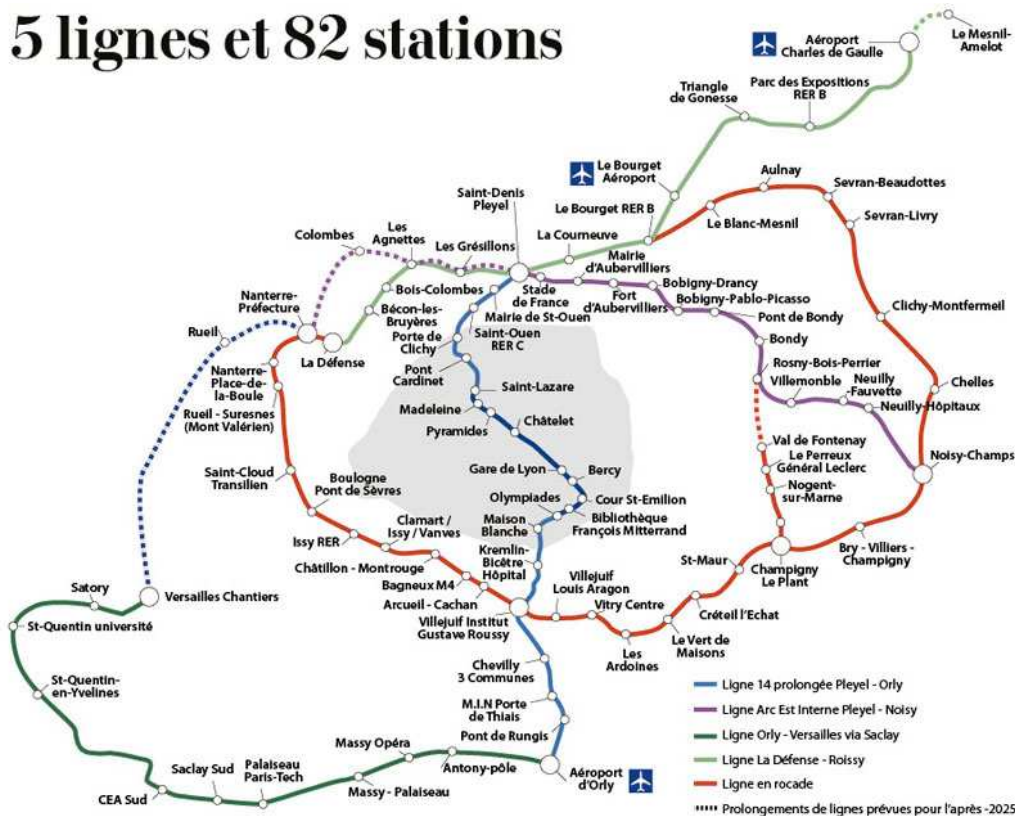


# Exclusif : le plan définitif du supermétro

Bertrand Gréco - Le Journal du Dimanche - Lundi 16 Mai 2011

Voici le tracé du plus grand projet de transport urbain au monde, qui sera dévoilé officiellement le 26 mai.

## 5 lignes et 82 stations



Près de 200 kilomètres de voies ferrées, cinq lignes, plus de quatre-vingts gares, deux millions de voyageurs prévus chaque jour... Le Grand Paris Express, futur supermétro automatique autour de la capitale, a enfin son visage définitif. *Le JDD* s'est procuré le « schéma d'ensemble » de ce projet pharaonique – de 32,4 milliards d'euros – tel qu'il doit être livré en 2025. Le plan de ce futur réseau de transports vient d'être entériné : le tracé précis et le choix des stations (nombre, localisation...) seront dévoilés officiellement le 26 mai. Ils seront ensuite approuvés, fin juillet, par un décret en Conseil d'État.

Mais d'ores et déjà, tous les acteurs du dossier sont tombés d'accord : le ministre de la Ville chargé du Grand Paris, Maurice Leroy (NC), et le président du conseil régional d'Île-de-France, Jean-Paul Huchon (PS), mais aussi les présidents des départements, de l'Association des maires d'IDF (Amif), de Paris-Métropole et de la Société du Grand Paris (SGP), se sont réunis cette semaine. Ils ont validé un « tracé très largement consensuel », selon Leroy, et une « desserte fine des territoires » (comprendre davantage de stations), selon Huchon. Cinq « gares optionnelles » restent à confirmer, qui feront l'objet d'une « étude approfondie » : Maison-Blanche (Paris 13<sup>e</sup>), Chevilley-Trois-Communes, La Courneuve, Nanterre-Place-de-la-Boule et le Mesnil-Amélot. En réalité, seule la première, Maison-Blanche, est encore incertaine à ce jour ; les autres sont considérées comme acquises.

### « Le plus grand projet de métro du monde »

En kilométrage et en infrastructures, il s'agit « probablement du plus grand projet de métro du monde », souligne Marc Véron, président du directoire de la SGP, cité par Huchon. Le Syndicat des transports d'IDF (Stif), présidé par Jean-Paul Huchon, sera maître d'ouvrage – donneur d'ordres – du prolongement de la ligne 14 et de l'arc est interne (ligne violette). La SGP, présidée par André Santini, devrait être responsable de la réalisation des autres lignes. Outre la 14, le premier tronçon construit, pourrait être l'arc sud, de Champigny à Issy-les-Moulineaux. Reste à définir la longueur (et la largeur) des quais et des trains, puis à lancer des appels d'offres, notamment pour le matériel roulant.

### **La ligne 14 est prolongée.**

La colonne vertébrale du projet s'arrête aujourd'hui à Saint-Lazare et à Olympiade. Premier chantier : son extension au nord, jusqu'à la mairie de Saint-Ouen. L'idée est de désengorger au plus vite la ligne 13, « la plus sinistrée » du réseau existant\*. L'enquête publique doit être lancée avant la fin 2011, pour un démarrage « sans délai » des travaux et une livraison en 2017. La SGP assurera 30 % du financement, le reste étant pris en charge par les collectivités locales. Puis, la ligne 14 sera étirée au sud jusqu'à Orly. Et au nord jusqu'à Saint-Denis-Pleyel. La proposition de la RATP de relier les deux aéroports a été écartée : il y aura « rupture de charge » pour rejoindre Roissy, via la ligne verte qui part de la Défense.

### **L'arc est en petite couronne est confirmé.**

La ligne violette sera « définitivement intégrée », assure Leroy. Elle complétera l'autre boucle est, plus éloignée de Paris, qui passe par Aulnay et Clichy-Montfermeil (ligne rouge). L'arc est en proche couronne reliera Pleyel à Noisy-Champs, en passant par le Stade de France, Aubervilliers, Bobigny, Bondy, Rosny, Neuilly-sur-Marne. La SGP réservera deux milliards d'euros pour cette ligne voulue par la Région du temps du projet Arc Express.

### **La liaison Orly-Versailles via Saclay passe de cinq à onze gares.**

C'est « le sujet qui avait failli fâcher », ironise Huchon, qui renonce à son idée de tramway. Leroy, lui, concède une « desserte fine » du plateau de Saclay en « métro automatique léger », exigé par l'Élysée. Ce tronçon (ligne vert foncé) sera « majoritairement aérien » et préservera les 2.300 hectares de terrains agricoles. Christian Blanc (NC), l'ex-ministre du Grand Paris, voulait un métro lourd (plus de 20.000 passagers par heure) et ultrarapide. De son côté, la ministre Valérie Pécresse, à la tête du groupe UMP de la Région, « souhaite que l'augmentation du nombre de gares ne se traduise pas par une augmentation excessive du temps de parcours, qui devra être conforme à l'objectif initial de trente minutes pour relier le campus de Saclay au cœur de Paris ». Au final, cette ligne légère ressemblera à l'Orly-Val ou au métro de Rennes. Elle transportera moins de 10.000 passagers par heure.

### **D'autres projets après 2025.**

La ligne violette devrait être prolongée, dans un deuxième temps, au-delà de Pleyel jusqu'à Nanterre-Préfecture, via Colombes. À l'est de Paris, Rosny pourrait être relié à Fontenay, d'où partira un bout de ligne traversant Le Perreux et Nogent. Enfin, à l'ouest, entre Versailles et Nanterre, la boucle ne sera pas bouclée avant 2025.

*\* Concernant le réseau RER existant, le plan de mobilisation 2010-2013 donnera la priorité à la réfection des lignes C et D.*