

L'ENJEU

Hérité de la précédente mandature, le projet du Grand Paris consiste à faire entrer la capitale dans le jeu des grandes métropoles mondiales. Pour cela, des pôles de compétitivité ont été lancés dans toute l'Ile-de-France pour dynamiser la recherche et les entreprises innovantes. Mais le projet le plus emblématique, et révolutionnaire, c'est un nouveau réseau de transport, de banlieue à banlieue, reliant ces pôles et les grands centres urbains. Soit 200 km de nouvelles lignes et 72 gares pour permettre aux Franciliens de mieux circuler au quotidien, sans forcément passer par Paris. Un investissement historique qui doit s'échelonner jusqu'en 2030. Dans le premier projet, les dernières rames devaient circuler en 2025.

LES REPÈRES

17 septembre 2007

Nicolas Sarkozy propose « un projet d'aménagement global du Grand Paris ». Un secrétariat d'Etat est mis en place. Le 29 avril 2009 est annoncé un « supermétro automatique régional » dans le cadre du Grand Paris, plus d'un siècle après la mise en service du premier métro à Paris, en 1900.

26 janvier 2011

Accord signé (photo). Après une série de débats publics et une négociation musclée, un accord est enfin trouvé entre l'Etat et le conseil régional d'Ile-de-France sur le tracé et les gares.



(LP/François-Xavier Chautet.)

13 décembre 2012

Le coût explose. Le rapport Auzannet demandé par Jean-Marc Ayrault dévoile un budget de 30 Mds€, soit un surcoût de 10 Mds€ par rapport au projet Sarkozy. Un nouveau projet était présenté hier avec des économies à la clé.

LE CHIFFRE

26,5 Mds€

C'est le budget annoncé pour boucler le supermétro dans sa version Ayrault. Une économie de plus de 3 Mds€ par rapport à ce qui était prévu. Le métro souterrain est remplacé par un tram-train sur certaines lignes et quelques quais de gare plus courts ont permis des économies.

Voici les frontières

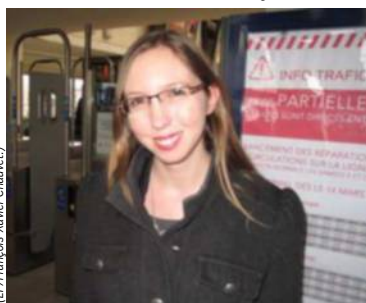
Les contours du Grand Paris Express ont été dévoilés hier. Quatre lignes de métro seront créées d'ici à 2030 et deux autres prolongées.

Ne parlez plus du Grand Paris, mais du nouveau Grand Paris. Dans un discours très attendu, le Premier ministre, Jean-Marc Ayrault, a précisé hier les contours de ce projet historique pour la région Ile-de-France, et notamment son volet transports. Il s'agit d'investir dans le réseau existant et de réaliser de nouvelles lignes en banlieue parisienne.

En tout, ce sont un peu plus de 32 Mds€ qui seront mis sur la table. Une première partie, 6 Mds€, permettra de rénover les RER, de prolonger la ligne E jusqu'à La Défense puis vers le Mantois, et de mener à bien les projets de tramways.

« Il est urgent de rénover certaines gares »

Marion Vinet, 22 ans, Le Chesnay (78)



Elle se lève tous les matins à 5h30 pour être en cours trois heures plus tard. Etudiante en BTS tourisme à Paris, Marion, qui réside au Chesnay, emprunte d'abord le bus pour se rendre à la gare de Versailles-Rive-Droite où elle prend la ligne L en direction de La Défense. « Il faut compter une heure et demie. Avec ce qui a été annoncé aujourd'hui, je ne sais pas si je pourrais me lever plus tôt, car il n'y a plus de liaison directe entre Versailles et Nanterre-La Défense. Mais avec ces nouvelles lignes, il y aura davantage d'alternatives en cas de problème. Aujourd'hui, au moindre incident, c'est la catastrophe. » Enfin la jeune étudiante estime « qu'il est urgent de rénover certaines gares vraiment en piteux état ».

F.-X.C.

« Le début de la liberté »

Dadi Yahiaoui, 38 ans, Saint-Denis (93)

Pour tout le quartier autour du Stade de France, le Grand Paris Express, ce ne sera pas du luxe. Ma femme se rend au travail à Opéra par la ligne 13 du métro. C'est évident que, avec l'extension de la ligne 14, ça va améliorer son quotidien. Aujourd'hui, elle met facilement une heure pour se rendre au bureau. Elle arrive régulièrement en retard, ce qui la stresse. Sans parler des rames bondées. Parfois, elle est obligée de laisser passer deux métros sans être sûre d'avoir une place dans le troisième. »

« En voiture, ce n'est pas mieux. Le périphérique, c'est la loterie. Aux heures de pointe, on ne circule pas. Là encore, le Grand Paris Ex-

press, c'est important. Grâce au supermétro, les membres de ma famille deviendront autonomes et je n'aurai plus besoin de jouer au taxi ! Fini la voiture et les embouteillages. Ce sera enfin le début de la liberté des déplacements. »

M.-P.B.

Mais le gros de l'enveloppe (26,5 Mds€) concerne le réseau du Grand Paris Express et ses 72 gares. Il s'agit du prolongement des lignes 11 et 14 et de la création de 4 nouvelles lignes. Elles ont désormais des numéros : la 15 (en rocade), la 16 (qui parcourt l'est de la Seine-Saint-Denis), la 17 (vers l'aéroport de Roissy) et la 18 (pour desservir le plateau

■ Vers une hausse des amendes ?

Pour mener à bien le projet, des économies ont été faites sur certaines lignes, qui verront rouler des

métros plus légers, et de nouvelles ressources identifiées. Seul accroc : « 2 Mds€ supplémentaires sont encore à trouver à partir de 2020 », a annoncé Ayrault, qui dit « étudier des mesures de hausse des amendes de stationnement ». De 17 €, elles pourraient passer à 30 voire 35 € pour financer les transports partout en France.

LOUIS MOULIN

« La révolution, c'est d'abolir les limites entre Paris et la banlieue »

INTERVIEW Cécile Duflot, ministre de l'Egalité des territoires et du Logement

Originaire du Val-de-Marne et élue à Paris, la ministre de l'Egalité des territoires et du Logement revient sur les enjeux du nouveau Grand Paris. On vous disait opposée au Grand Paris, finalement vous lancez ce projet... CÉCILE DUFLLOT.

Ma position n'a jamais varié : je ne voulais pas qu'on oppose l'amélioration des transports d'aujourd'hui à la réalisation de ceux de demain. Le nouveau Grand Paris réconcilie l'avenir avec le présent. Nous allons doubler les financements pour améliorer les transports actuels, tout en construisant toutes



les nouvelles lignes de métro automatique. La révolution, c'est d'abolir les limites entre Paris et la banlieue. Grâce à ce projet, 90 % des Franciliens seront à moins de 2 km d'une gare.

N'avez-vous pas perdu du temps en demandant une actualisation du coût du projet ?

C'était nécessaire pour passer du rêve à la réalité. Là où il y avait une carte en couleurs, il y a désormais des lignes de métro, avec un calendrier et un financement précis. Le chantier peut commencer.

Il a quand même fallu faire des économies...

Paris (VII^e), hier. Pour Cécile Duflot, « le projet est adapté aux besoins de chaque territoire ». (LP/Arnaud Journois.)

J'ai souhaité que ce projet soit clairement adapté aux besoins des habitants et des territoires et ne gaspille pas l'argent public. Nous allons investir plus de 30 Mds€ dans les transports en Ile-de-France : c'est utile aux Franciliens et rentable pour l'économie !

En allégeant plusieurs lignes, on ne risque pas la saturation à terme ?

La question qui se posait pour certains, c'était carrément d'abandonner certains tronçons. Le projet est adapté aux besoins de chaque territoire. Il est précisément conforme aux perspectives de trafic. On prépare l'avenir : ce nouveau réseau va créer de l'emploi et permettre d'en finir avec la galère que rencontrent les usagers des transports.

Propos recueillis par L.M.

« Dommage qu'il ne soit pas déjà en service »

Emilie Bourcier, 32 ans, Nanterre (92)

Dommage que ce supermétro ne soit pas déjà en service. Pour moi qui habite près de la gare de RER Nanterre-Préfecture, ce serait pratique, même si je ne fais pas souvent de trajets de banlieue à banlieue. Mais pour mon mari, ce métro serait le bienvenu dès l'année prochaine car ses bureaux vont déménager à Saint-Denis. Il pourrait faire Nanterre - Saint-Denis sans change-

ment ! Nous projetons de nous installer à Plaisir, dans les Yvelines. Je vois qu'on pourrait rejoindre la future gare de Satory. Si on travaille toujours aux mêmes endroits en 2030, les transports ne seront peut-être plus un problème. Ici, à Nanterre-Préfecture, tout le quartier changerait avec ces nouvelles lignes, qui permettront des accès plus aisés aux gares TGV et aux aéroports. »

V.M.

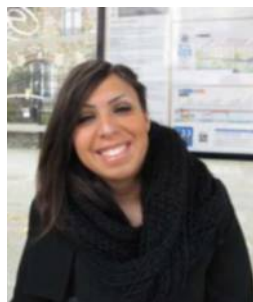


(LP/Valérie Mahaut.)

« Ce sont autant d'endroits où l'on pourra espérer trouver du travail »

Yaël El Mkies, 26 ans, Champigny-sur-Marne (94)

« J'utilise très régulièrement tous les bus du secteur », atteste Yaël, en formation et en recherche d'emploi, qui patiente à l'arrêt de bus le plus proche de la future gare du supermétro de Champigny-Centre (Val-de-Marne). Les lignes 108, 110, 208, 306 ou 307 n'ont plus de secrets pour elle, pas plus que le RER A, qu'elle emprunte parallèlement. « Dans la perspective de trouver du travail, de nouvelles lignes et de nouvelles gares seront forcément at-



trayantes, poursuit la jeune femme. Ça élargira nos possibilités dans les recherches. Si on est assurés d'avoir des transports qui pourront nous emmener vers d'autres banlieues dans un laps de temps raisonnable, et sans embouteillage, ce sont autant d'endroits où l'on pourra espérer

trouver du travail. Alors qu'aujourd'hui, sincèrement, c'est trop compliqué. Il faut systématiquement passer par Paris, ce qui rallonge les temps de parcours. »

F.H.

Le Parisien

L'actualité.....Pages 2 à 13
Jeux.....Page 14
Votre département.....Pages 15 à 19
Sports.....Pages 26 à 32
Sport hippique.....Pages 33 à 36
Vie pratique.....Page 38
Le rendez-vous.....Page 39
Loisirs-Télévision.....Pages 40 à 43
Météo.....Page 44

du métro du futur

