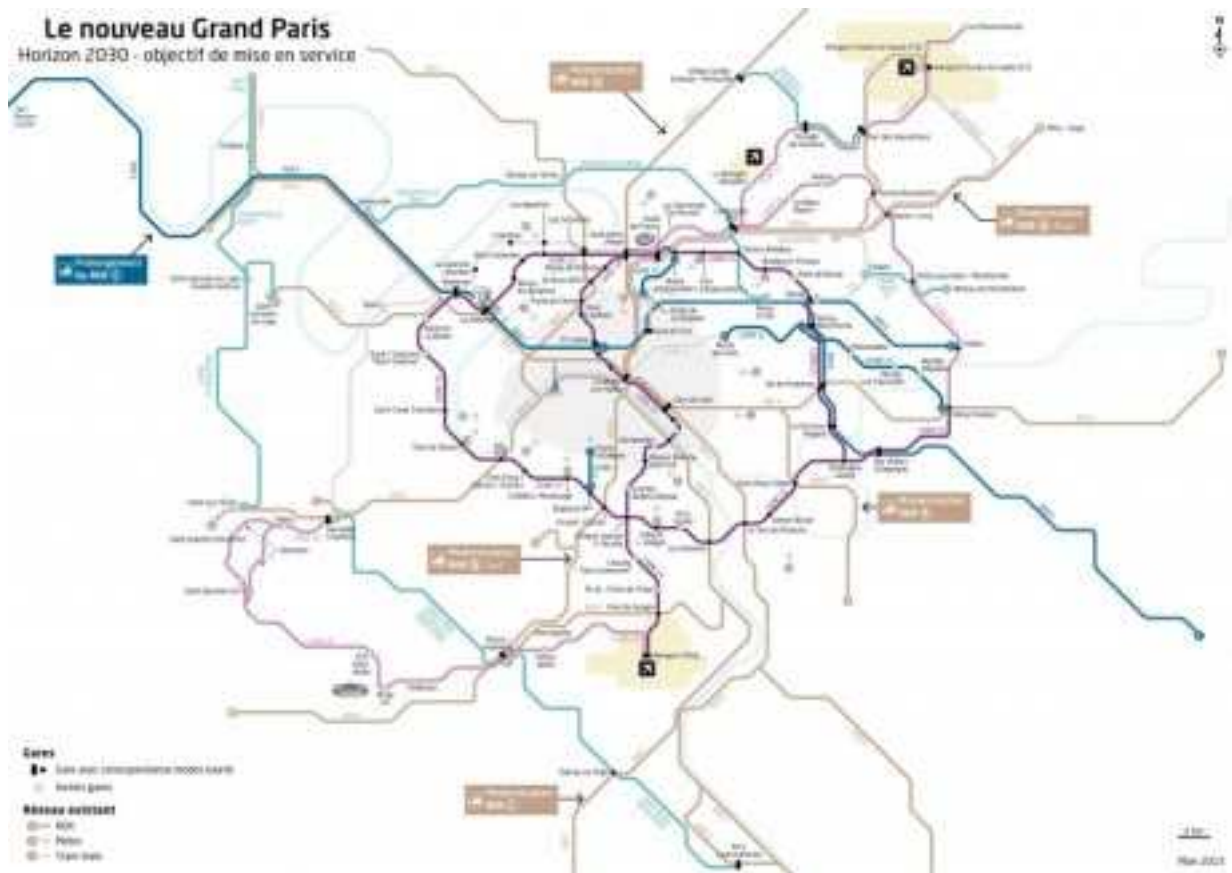


# Un Grand Paris et de grandes questions

Publié par Guillaume Ziza le 3 juin 2013

Le Grand Paris Express est désormais sur les rails, **il est donc temps de revenir sur quelques incongruités ou interrogations naissantes**. C'est également l'occasion d'envisager l'évolution des transports de la région Ile-de-France autour de ce nouveau métro.



Le nouveau Grand Paris : horizon 2030 (objectif de mise en service). Crédits photo : Société du Grand Paris.

## Un phasage utile, mais contestable

Même s'il ne faut pas utiliser le terme pour ne pas froisser les élus en présence, il y a un calendrier qui met en place un phasage de la construction de ce métro. Devant un projet d'une telle ampleur, avec un coût considérable, il aurait été compliqué de faire autrement. Même d'un point de vue logistique, on ne peut pas commencer à faire des travaux partout. La priorité est donc donnée au prolongement de la ligne 14, au Nord jusqu'à Mairie de Saint-Ouen, programmé 2017 : on commence par le plus logique, le prolongement de cette ligne automatique destiné à soulager la ligne 13 voisine.

Plus étonnant et contestable : on prévoit en 2020 l'ouverture de la partie Sud du métro de Noisy-Champs à Pont de Sèvres. Pourquoi cet étonnement ? Cette ligne est faite pour réaliser des connexions et des trajets de banlieue à banlieue. **Après Pont de Sèvres, la station prévue est la gare de Saint-Cloud qui réunit plusieurs lignes de Transilien, à destination de la banlieue Ouest et de La Défense. On s'interdit ainsi de faire une belle connexion dès la naissance de la ligne 15. Il aurait été utile de prévoir dès 2020 une station de plus à la ligne 15.**

### Commentaires de l'AMUTC

Parfaitement exact. La LRS sud devrait aller de Val de Fontenay à St Cloud, pour mailler rapidement le réseau....

Le risque de lignes non construites : la section Pleyel-Nanterre ainsi que celle Versailles-Nanterre sont repoussées hors calendrier... Ne soyons pas pessimistes, mais ces sections auront peu de chance de voir le jour (surtout la deuxième). Vous vous en doutez, il suffit de regarder tous les plans de transports : on attend généralement très longtemps ou même pour rien. Un exemple flagrant : le prolongement du métro 11 vers Rosny était prévu dès 1927/1929, soit presque 100 ans avant l'ouverture prévue.

## Des économies utiles et discutables

C'est d'abord le passage de la ligne 18 du Plateau de Saclay du métro lourd au métro léger (type VAL à Lille, OrlyVal, CDGVAL, Toulouse ou Rennes). C'est une bonne nouvelle pour Siemens qui est plutôt en pointe et qui pourra probablement espérer passer devant Alstom, mais c'est surtout logique au regard de la prévision de trafic estimée, qui reste assez faible.

Une des branches des lignes de l'Est est intégrée dans un projet de prolongement de la ligne 11. On simplifie un peu le plan du Grand Paris Express tout en permettant de nouvelles liaisons avec le centre de Paris. [Les usagers de la ligne 11 seront heureux d'apprendre qu'ils auront ainsi droit à l'automatisation de leur ligne.](#) Cependant on peut s'interroger : la partie parisienne de la ligne peut-elle vraiment absorber le surplus de trafic que ce prolongement va créer ? Nul doute qu'il faudra bien y penser.

#### Commentaires de l'AMUTC

La ligne 11 est très courte et le projet de prolongement prévoit une forte augmentation de capacité par la ligne actuelle.

Pour la ligne rocade (la ligne 15), il y a aussi des économies. Ici, le métro est un peu raccourci (mais en se gardant la possibilité à l'avenir de le rallonger de 90 m à 120 m), [mais surtout on garde le gabarit standard du métro parisien.](#) Cette nouvelle déplaît à certains puisqu'un gabarit plus large aurait peut être permis des voyages plus agréables. C'est une victoire pour la RATP : même si les lignes sont supposées être indépendantes, on privilégie le gabarit unique. C'est peut-être une bonne décision dans l'objectif d'avoir des rames opérables sur tout le réseau.

Une dépense qui va être douloureuse : l'adaptation de la ligne 14. Et pour cause, il faudra commander du nouveau matériel plus long et en nombre pour assurer le service (les stations étant déjà assez longues). Mais reste à savoir que faire des rames existantes : automatiser la ligne 4 par exemple (mais dans ce cas que faire des rames actuellement sur la ligne 4, qui venaient de la ligne 1 ?). Espérons que l'on trouve une solution pour que ce matériel en état de marche ne soit pas gâché.

#### Commentaires de l'AMUTC

Je n'ai rien de vu de tel. La ligne 15 doit être à grand gabarit et avec des rames de 120 m. Ce point est à vérifier d'urgence.

### Pour les aéroports, repassez plus tard

Les sections allant vers les aéroports seront parmi les dernières réalisées. Si la RATP souhaitait que la ligne 14 aille de Roissy à Orly, elle n'obtient que le deuxième. Au nord, la ligne 14 s'arrête à Pleyel, il faudra prendre la ligne 17 pour se rendre à Roissy. On pourrait discuter du fait que l'accès direct depuis La Défense est remis en cause, ou que ce n'est pas pratique de changer de métro depuis Paris. Mais d'autres questions se posent.

#### Commentaires de l'AMUTC

L'AMUTC propose que la ligne 14 aille jusqu'au Bourget et que la ligne 17 soit connectée directement à la ligne 15 à Bobigny...

A Roissy, si le tronçon est l'un des derniers (donc à fort risque de non réalisation), on note que le projet de CDG Express reliant la Gare de l'Est à l'aéroport n'est pas abandonné (mais au point mort). On aura donc le choix entre le RER B (considéré comme peu fiable et dangereux), le Grand Paris (avec changements) ou le CDG Express (payant au prix fort), ne risque-t-on par une sur-offre peu pratique en ne souhaitant pas faire de choix ?

#### Commentaires de l'AMUTC

Effectivement, c'est typique du bricolage qui caractérise la gestion des transports franciliens...

A Orly, de même il y a une question de sur-offre. En effet, en plus du bus, il y a l'OrlyVal (peu pratique), mais il va y avoir aussi le tramway. Les prévisions de trafic sont assez faibles sur ce bout de ligne 14, il y aura donc peut être un terminus partiel à Villejuif. Par ailleurs il faut attendre de savoir si l'interconnexion LGV se fait et où se situera la gare d'Orly pour savoir ce qu'il adviendra de l'OrlyVal. On peut espérer, s'il doit disparaître, une utilisation pour la ligne du plateau de Saclay. Cependant le futur métro automatique ne passe pas par Anthony mais par Massy, ce ne sera pas facile de réutiliser l'OrlyVal dans ces conditions. Et pourtant ce serait dommage d'avoir construit cette ligne... pour pas grand chose au final.

### Projets annexes : parce qu'il n'y a pas que le métro

C'est le grand retour des projets de tangentiels : on continue la réouverture de la tangentielle Ouest (Saint-Cyr l'Ecole / Saint-Germain-en-Laye / Cergy) [et celle du Nord \(Sartrouville / Noisy-le-Sec\).](#) Au Sud, le Tram-Train qui est en préparation entre Evry et Massy ira jusqu'à Versailles. On note en plus un projet du côté de Gonesse et une nouvelle branche au Tramway 4.

Côté RER, on note la rénovation programmée des lignes existantes qui ne seront pas prolongées (A,B,C et D). La rénovation a déjà commencé mais devrait continuer, il reste du travail à faire. Le RER E devrait profiter des projets de nouvelle ligne TGV vers la Normandie (ou tronçons faudrait-il dire) pour aller jusqu'à Mantes-la-Jolie. Ce devrait être une nouvelle liaison rapide et efficace, [qui devrait \(une nouvelle fois !\) essayer de réduire le trafic sur la ligne A.](#)

Quelques prolongements sont mis de côté. Par exemple la ligne 10 allant de la gare d'Austerlitz à Boulogne aurait pu être sujette à un prolongement jusqu'à Saint-Cloud comme cela avait pu être discuté. La ligne 5 (Bobigny – Place d'Italie) devait être prolongée vers la place de Rungis mais il n'en est plus question. Les difficultés ont pu avoir raison de ces projets. [Par ailleurs on attend aussi de savoir si les lignes 3bis et 7bis seront reliées \(les tunnels sont en place, ça s'appelle la voie des fêtes\).](#) D'autres lignes bénéficieront toujours de leur prolongement, à savoir la ligne 4 vers Bagneux et la ligne 12 vers la mairie d'Aubervilliers pour permettre des liaisons avec la future ligne rocade.

#### Commentaires de l'AMUTC

Ce projet est-il inscrit au SDRIF ? En tout cas il pourrait intéresser l'Est parisien...

### Le vrai problème du Grand Paris Express

Un vrai problème n'est pas réglé dans tout cela. En effet, si on nous promet le financement de la construction de ce nouveau réseau, reste à savoir si les fonds seront mis sur la table pour la maintenance et l'organisation du réseau. [En effet, le STIF bénéficiera t-il du budget nécessaire ?](#) On sait déjà que les RER et Transiliens avaient bénéficié d'investissements insuffisants pour leur faire suivre l'évolution du trafic et se maintenir aux normes. Il faut espérer que ce ne soit pas le cas pour le Grand Paris Express.

#### Commentaires de l'AMUTC

Bonne question ! Il ne suffit pas de creuser des tunnels, il faut y faire rouler des trains. Et cela coûte cher !

### Sur le même sujet

- 9 avril 2013 -- [Les opportunités du Grand Paris](#)

Étalée jusqu'en 2030, la construction du Grand Paris express, réseau de 200 kilomètres de voies rapides, doublera la taille du métro. Elle devrait valoriser les biens situés à proximité de l'une de...

- 12 avril 2013 -- [Ces villes à qui le Grand Paris devrait donner un coup d'accélérateur](#)

Déjà recherchées, certaines villes de la petite couronne devraient bénéficier d'un nouveau coup d'accélérateur car idéalement placées sur le tracé du Grand Paris.

- 13 décembre 2012 -- [Le projet de métro du Grand Paris coûterait 9 milliards d'euros de plus](#)

Un rapport remis au gouvernement estime à 29,6 milliards le chantier lancé par Nicolas Sarkozy.

- 12 avril 2013 -- [Jean-Marc Ayrault : « Quand l'Île-de-France va bien, la France se porte mieux »](#)

Dans cette interview exclusive accordée à la Tribune, le chef du gouvernement définit sa conception du Nouveau Grand Paris.

- 25 avril 2013 -- [Grand Paris : 30 milliards pour quoi faire ?](#)

Alors que le Premier ministre a donné le coup d'envoi aux infrastructures indispensables pour revitaliser l'activité et redynamiser la région capitale, tous les experts mettent en garde sur la ques...