

C'est un projet d'ampleur, dont le coût s'élève à près de 26 milliards d'euros, et qui doit changer le quotidien des quelque 8,5 millions de voyageurs qui empruntent chaque jour le réseau de transports d'Ile-de-France. Le Nouveau Grand Paris prévoit la modernisation des lignes existantes et la construction d'un nouveau métro automatique de rocade, le Grand Paris Express. Etat des lieux.

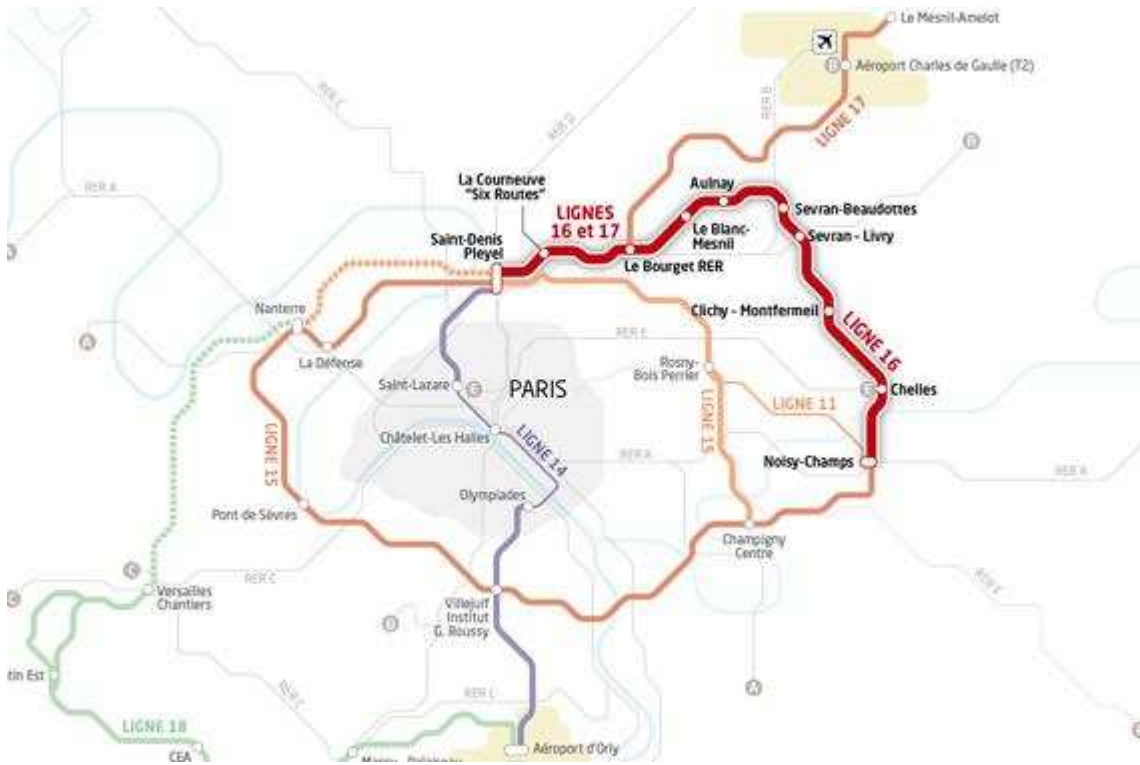
Les contours du projet

La future gare de Noisy-Champs dans le cadre du projet de Grand Paris Express. - DR

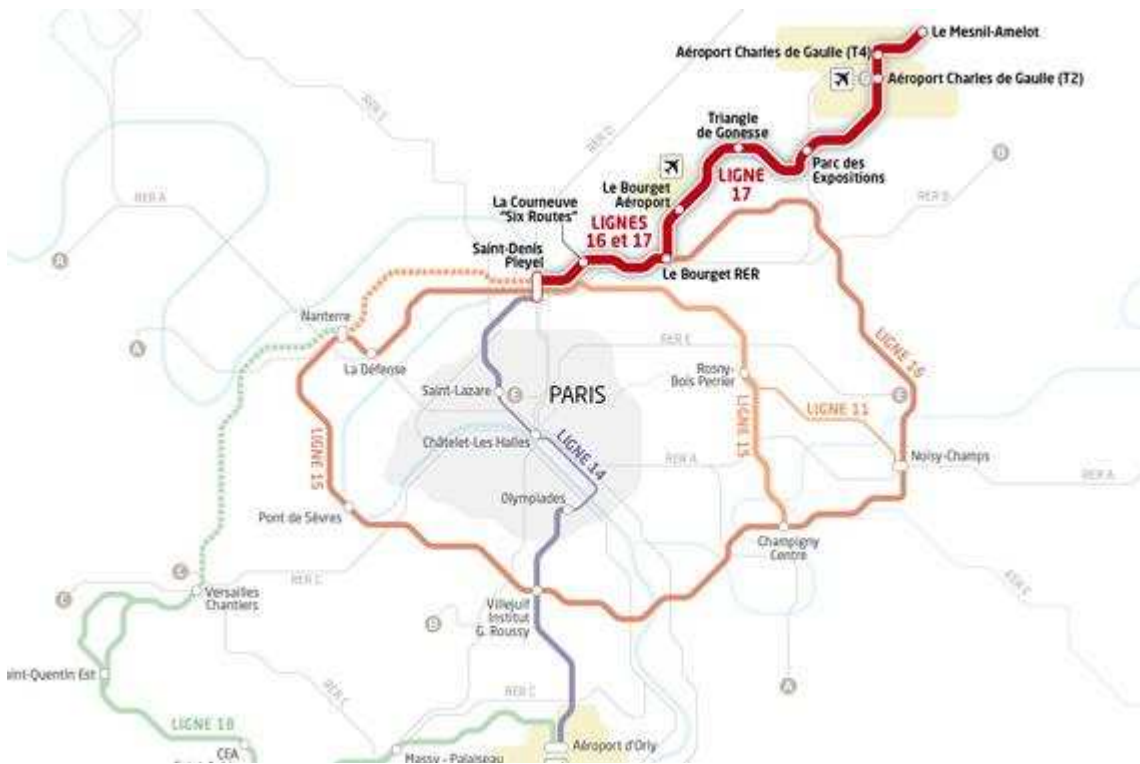


Le Nouveau Grand Paris est le volet transports du projet du Grand Paris qui doit contribuer à construire 70.000 logements par an et créer à terme plusieurs centaines de milliers d'emplois. Sa version actuelle, présentée par le Premier ministre Jean-Marc Ayrault le 6 mars 2013, prévoit la modernisation des lignes de transports existantes et la construction d'un nouveau métro automatique de rocade, sur 205 kilomètres, le Grand Paris Express, desservant 72 gares. La mise en service progressive de ce nouveau réseau est prévue entre 2018 et 2030 soit, pour les dernières lignes, avec cinq ans de retard sur le calendrier initial.

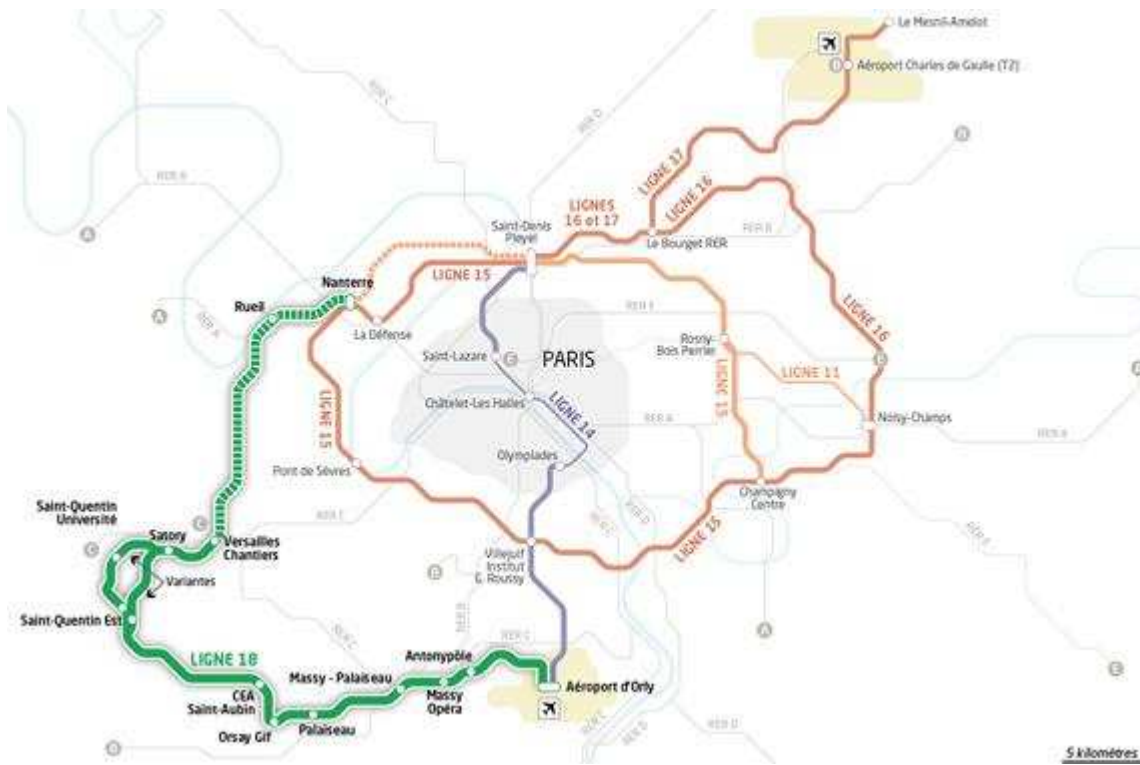
DR



La ligne 17 reliera Le Mesnil-Amélot à Saint-Denis Pleyel, en passant par l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle. Sa mise en service progressive est prévue entre 2025 et 2030.

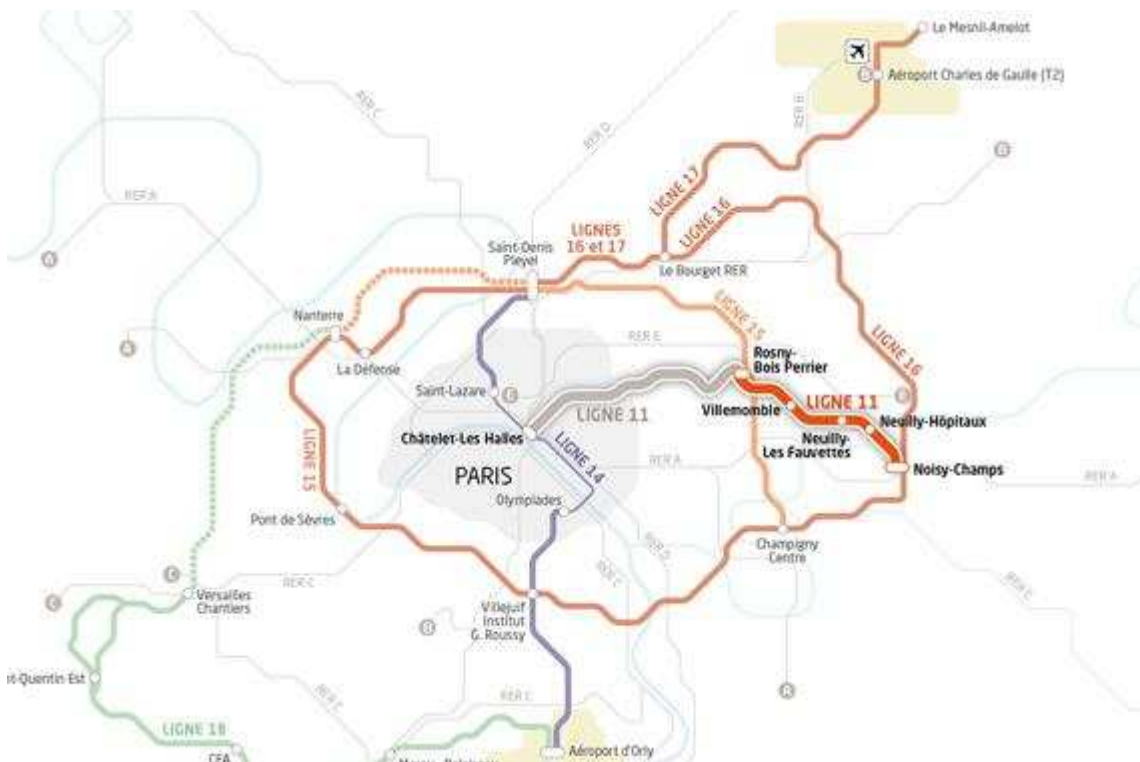


La ligne 18 reliera Versailles-Chantiers à l'aéroport d'Orly, en passant par Massy-Palaiseau. Sa mise en service progressive est prévue entre 2023 et 2030.

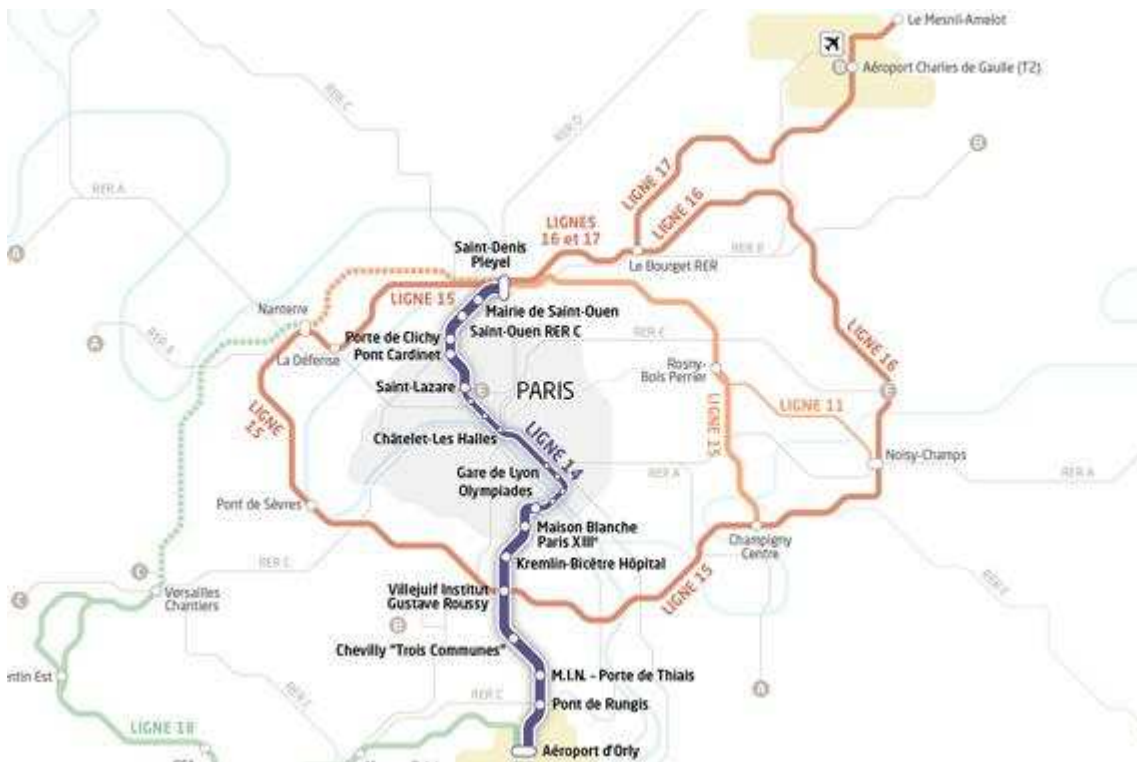


Les lignes 11 et 14 : prolongement des métros existants.

La ligne 11 (Châtelet-Mairie des Lilas actuellement) va s'étendre à l'est de Rosny-Bois Perrier à Noisy-Champs à l'horizon 2025 et sera entièrement automatisée.



La ligne 14 (Bibliothèque François-Mitterrand–Saint-Lazare actuellement) sera prolongée au Nord jusqu'à Saint-Denis Pleyel (à horizon 2023) et au Sud jusqu'à Orly.



Des enjeux importants

Le Grand Paris Express doit d'abord améliorer les déplacements des quelque 8,5 millions de voyageurs qui empruntent quotidiennement les transports en commun en région parisienne. « *A moyen terme, 90 % des Franciliens habiteront à moins de 2 km d'une gare. Et le temps de transport quotidien, qui n'a cessé d'augmenter, redeviendra raisonnable* », indique la Société du Grand Paris (SGP) sur son site Internet. En outre, le projet doit favoriser un meilleur « *équilibre des territoires* », entre Paris et sa banlieue, entre l'Est et l'Ouest, entre territoires riches et pauvres... Il présente enfin des enjeux importants en termes de logement, mais aussi d'emploi. Avec le chantier de construction du métro de rocade de la région parisienne, la Fédération nationale des travaux publics (FNTP) promet ainsi 10.000 emplois non délocalisables pendant les quinze à vingt ans que dureront les travaux. Le site du Grand Paris évoque lui 15.000 emplois induits chaque année.

Près de 26 milliards engagés

Le projet initial, adopté par le Parlement en 2010 et précisé après concertation avec la région Ile-de-France par un décret d'août 2011, prévoyait plus de 30 milliards de travaux comprenant la construction du métro de rocade et une part du plan de mobilisation pour les transports adopté par la région Ile-de-France pour améliorer les lignes existantes. En mars 2013, le Premier ministre a confirmé la construction intégrale du Grand Paris Express tout en demandant des optimisations permettant d'en réduire le coût. Ces économies « *doivent permettre de sécuriser le financement du projet et donc sa réalisation en réduisant son coût global de l'ordre de 3 milliards d'euros aux conditions économiques de 2012 pour respecter un coût d'objectif arrêté à 22,625 milliards d'euros* », selon la Société du Grand Paris en charge du projet.

« *Cette enveloppe sera allouée à la réalisation des lignes sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, ainsi que du tronçon Est de la Ligne 15 (compris entre Saint-Denis Pleyel, Rosny-Bois Perrier et Champigny, actuellement sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat des Transports d'Ile de France ou Stif et dont le Premier ministre a proposé qu'elle soit confiée à la SGP)* », lit-on sur le site Internet de la SGP. Celle-ci

contribue par ailleurs : au prolongement de la ligne 14 entre les stations Saint-Lazare et mairie de Saint-Ouen à hauteur de 450 millions d'euros ; à l'adaptation des réseaux existants, une provision de 450 millions d'euros étant prévue à cet effet ; au plan de mobilisation à hauteur de 1 milliard d'euros ; au projet de prolongement du RER E Eole à hauteur de 1 milliard d'euros. Le montant global des dépenses à la charge de la SGP s'élève donc à 25,525 milliards d'euros aux conditions économiques de 2012.

Où en est-on aujourd'hui ?

Le projet est bel est bien sur les rails. Le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris a donné en juillet 2013 son feu vert à un investissement de 5,3 milliards d'euros pour la construction du premier tronçon de la ligne 15 du Grand Paris Express. En outre, les premiers travaux d'amélioration du réseau de transports qui accompagne la création de nouvelles lignes de métro a commencé. La ligne 4 du métro a été étendue vers Montrouge en mars 2013, tandis que la ligne de tramway T5 entre Saint-Denis et Sarcelles a été mise en service en juillet. Ont commencé également en 2013 les travaux du bus à haut niveau de service du Plateau de Saclay, tandis que plusieurs enquêtes publiques ont été lancées, dont celle de la ligne 15 sud (Pont de Sèvres-Noisy Champs). Cependant, l'éviction programmée, début janvier 2014, du président du directoire de la Société du Grand Paris, pourrait encore retarder le chantier de 6 à 9 mois.

Les prochaines étapes

Les travaux de prolongement de la ligne 14 commenceront en 2014 puis ceux de la ligne 15 sud et du prolongement du RER E Eole à l'ouest en 2015. En 2014 doit également être mis en service le tramway T6, qui reliera Châtillon-Montrouge à Viroflay-Rive-Droite, sur sa section Châtillon-Montrouge-Vélizy. Suivra en 2015 la mise en service sur le tronçon Vélizy-Viroflay-Rive-Droite.