

SPÉCIAL GRAND PARIS

# Voici les 72 nouvelles gares du supermétro

L'Etat et la région doivent valider aujourd'hui le tracé définitif du futur métro automatique. Les premiers trains rouleront dès 2017.

Cette fois-ci, fini les tergiversations et les tracés en pointillés sur les cartes qui changent tous les quatre matins. Après plusieurs semaines de travail, l'Etat, par l'intermédiaire de sa Société du Grand Paris (SGP), et la région Ile-de-France vont valider aujourd'hui le tracé définitif du Grand Paris Express, le futur supermétro automatique qui doit être achevé en 2025. La Société du Grand Paris, qui pilotera les trois quarts du projet, avec la région et le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif), présente le projet définitif. Une fois validé par tout le monde, le tracé fera l'objet d'un décret, fin juin, début juillet, qui donnera le coup d'envoi aux travaux. C'est aussi avec ce décret que pourront démarrer officiellement les fameux CDT. Les contrats de développement territorial, qui prévoient l'urbanisation des futures gares du Grand Paris Express. Même si quelques divergences persistent entre l'Etat et les élus locaux, le tracé devrait être adopté à l'unanimité. « C'est un compromis équilibré qui s'esquisse », a estimé Jean-Paul Hu-

chon, le président (PS) de la région Ile-de-France, mardi devant la presse. Le plus gros du travail avait été fait le 26 janvier, quand le ministre (NC) du Grand Paris, Maurice Leroy, avait signé un accord qualifié d'historique avec la région, et débouqué ainsi le projet empiété dans des problèmes de financement et des querelles de pilotage de tel ou tel tronçon.

**Le futur réseau pourra transporter 2 millions de voyageurs par jour**

Les dernières semaines ont surtout servi à intégrer une ligne qui n'était pas prévue au départ, l'Arc Est proche, qui va de Noisy-Champ et Champigny à Saint-Denis Pleyel, via Val-de-Fontenay (voir carte). Finalement, c'est la région qui pilotera sa réalisation et pas la SGP, qui ne l'intègre pas dans son propre réseau. D'où la différence du nombre de gares annoncées entre la SGP (57) et la région (72). Avec cette nouvelle ligne, le futur réseau fera 200 km de long et pourra transporter

2 millions de voyageurs par jour en desservant 72 gares nouvelles. Le projet définitif intègre aussi la fameuse liaison, tant contestée par les écologistes, entre Orly et Versailles par le plateau de Saclay, où l'Etat ambitionne de créer un pôle de recherche majeur. Cette liaison sera réalisée en métro léger, majoritairement aérien. L'accord s'est fait en échange de la construction de gares supplémentaires sur le trajet. Très critiques il y a quelques mois, les élus verts s'étaient faits plus discrets ces dernières semaines. « Nous continuons de penser que ces accords de façade entre l'Etat et la région ne reflètent pas la réalité, indique Jean-Vincent Placé, vice-président (Verts) du conseil régional en charge des transports. L'urgence pour nous, c'est d'améliorer les transports existants. » Dès la fin de cette année, une enquête publique sera lancée sur le prolongement de la ligne 14 vers la mairie de Saint-Ouen. Les travaux devraient démarrer en 2014, pour une mise en service en 2017. Ce sera le premier petit tronçon du futur métro du Grand Paris. SEBASTIEN RAMNOUX

## « Le Grand Paris démarre ! »

**MAURICE LEROY** • ministre de la Ville chargé du Grand Paris

Il y a déjà eu plusieurs annonces sur le Grand Paris. En quoi la réunion d'aujourd'hui est-elle décisive ? MAURICE LEROY. Concrètement, ça veut dire que le Grand Paris démarre ! Et tout dans un consensus et avec un accord qui dépasse les sensibilités politiques. Je me réjouis que nous puissions proposer un schéma d'ensemble dans les délais auxquels on s'était engagés.

Entre vous et la région, il y aura encore des ajustements, notamment sur l'Arc Est proche de Paris ? Toutes les lignes qui figurent dans ce schéma ont vocation à être ouvertes et mises en service. Nous avons un calendrier et un plan financier, on avance. Il y a un schéma d'ensemble acté avec 57 gares, 160 km de métro automatique.

Quelles sont vos priorités ? La priorité, c'est le prolongement au nord de la ligne 14, piloté par la région et donc le Stif (NDLR : Syndicat des transports d'Ile-de-France), qui permettra la désaturation de la ligne 13, très attendue par les passagers. C'est un des projets les plus aboutis, qui peut faire l'objet d'une mise en service anticipée dès 2017. Ensuite la liaison sud entre le pont de Sèvres et Noisy-Champ sera également mise en service avant la réalisation complète du réseau. Et la desserte du plateau de Saclay est dans nos priorités.

Le projet compte davantage de gares, des lignes en plus, mais le budget ne bouge pas. Comment est-ce possible ? Nous respectons le chiffrage du protocole Etat-région. Le préfet de région,

Daniel Canépa, y travaille. Le réseau de transports sous maîtrise d'ouvrage de la SGP (Société du Grand Paris), c'est un montant de 175 Mds€. La prolongation de la ligne 14 vers Saint-Ouen, c'est 1 Md€ et ce sont enfin 2 milliards pour la réalisation de la desserte de l'Arc Est qui sont proposés au titre des réseaux structurants. Le chiffrage est au rendez-vous : voilà pourquoi d'ailleurs tous les élus sont désormais plus rassurés. On en reste aux 20,5 milliards de l'accord du 26 janvier.

vera les villes de l'Est francilien. C'est vital quand on sait qu'il y a sur la grande zone aéroportuaire des milliers d'emplois non pourvus. La Seine-Saint-Denis comme le Val-de-Marne étaient sinistrés en termes de transport, il va donc y avoir un rééquilibrage. La Seine-Saint-Denis, grâce au Grand Paris, va être un département d'avenir. C'est formidable pour les villes concernées et les habitants qui vivent dans les quartiers populaires. En termes culturels aussi, nous travaillons avec Frédéric Mitterrand pour faire de la Cité Utrillo, à Clichy-sous-Bois, une nouvelle villa Médicis. Ce sera un signal fort du Grand Paris.

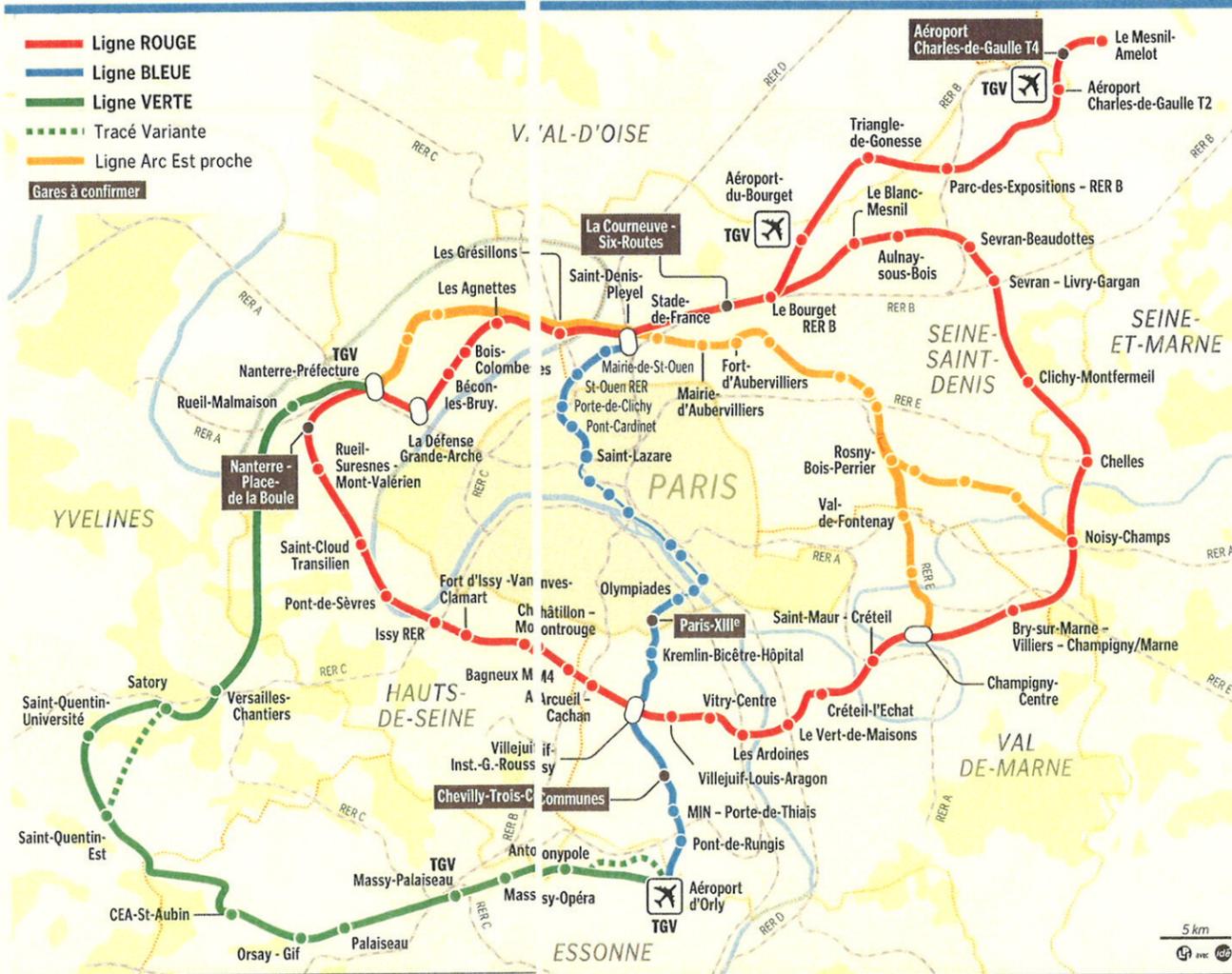
Vous voyez l'initiateur du Grand Paris, Christian Blanc ? Je le vois chaque semaine. J'ai toujours dit que sans Christian Blanc il n'y aurait jamais eu de Grand Paris. Sans son travail exceptionnel, le projet du président n'aurait jamais vu le jour. Michel Mercier avait aussi fait un excellent travail. La méthode de Christian Blanc, très critiquée il y a un an, va s'avérer payante ? Bien sûr, c'est un ensemble. Christian Blanc a pris une part majeure dans ce projet tout comme André Santini, le président de la SGP. C'est une œuvre collective. Et aujourd'hui, il y aura unanimité pour le Grand Paris Express, ce qui n'est pas rien par les temps qui courent ! Cet immense projet voulu par Nicolas Sarkozy nous dépasse tous.



Maurice Leroy se réjouit que le projet du Grand Paris Express fasse l'unanimité et dépasse les clivages politiques.

Qu'attendez-vous du Grand Paris Express ? Aujourd'hui, pour aller de Clichy-sous-Bois à Roissy en transports publics il faut 1 h 30 alors qu'on est qu'à quelques kilomètres seulement ! Grâce au Grand Paris, on désencla-

**PROPOS RECUEILLIS PAR SEBASTIEN RAMNOUX**  
[www.leparisien.fr](http://www.leparisien.fr)  
[www.aujourd'hui.fr](http://www.aujourd'hui.fr)  
**RETROUVEZ notre dossier Grand Paris**



### REPÈRES

- **72 gares.** Nombre de gares nouvelles créées sur le tracé du Grand Paris Express. Certaines ne seront réalisées qu'après 2025.
- **200 km.** Longueur totale du réseau, ce qui en fait le plus grand projet de transport lancé en Europe.
- **20,5 Mds€.** Coût du supermétro. A titre d'exemple, la seule liaison Arc Est proche est estimée à près de 3 Mds€.
- **12,5 Mds€.** Investissement programmé sur le réseau existant (RER, tramway, lignes SNCF dites tangentes...).
- **Financement.** Le supermétro va recevoir 4 Mds€ de l'Etat, 7 Mds€ d'emprunt, 1,5 Md€ des collectivités. Auxquels s'ajoutent 7 Mds€ d'impôts nouveaux (sur les sociétés, les bureaux et les habitants d'Ile-de-France) et 1 Md€ de recettes transférées.
- **Cogestion.** Initialement lancé par l'Etat, qui souhaitait que la SGP (Société du Grand Paris) mène tout le projet, il est désormais cogéré avec la région qui va prendre en charge une partie de la ligne 14 et l'Arc Est proche.
- **2 millions.** Nombre de voyageurs attendus chaque jour sur le réseau une fois achevé.



Les travaux de prolongement de la ligne 14, au nord vers la mairie de Saint-Ouen, devraient démarrer en 2014 et les nouvelles stations entreraient en service en 2017. C'est la priorité du chantier du futur supermétro. (LP/MARC MENDOU)

### LE CALENDRIER

- **Juillet 2011.** Décret en Conseil d'Etat validant le tracé définitif adopté aujourd'hui.
- **Fin 2011.** Signature des premiers contrats de développement territorial qui déterminent les quartiers à construire autour des gares. Et enquête publique sur le prolongement de la ligne 14 vers la mairie de Saint-Ouen.
- **2014.** Début des travaux du prolongement de la ligne 14.
- **2017.** Mise en service des nouvelles stations de la ligne 14 prolongée.
- **2018.** Mise en service d'autres tronçons du réseau : l'Arc Sud, de La Défense à Noisy-Champs, et la desserte du plateau de Saclay.
- **2025.** Achèvement du réseau. D'autres tronçons pourront être mis en service ensuite, comme le prolongement vers Le Mesnil-Amelot après Roissy; le crochet par Colombes ou le bottillage à l'est entre Versailles et La Défense.

## « J'en finirais enfin avec la galère de la ligne 13 »

**CÉLINE** • 28 ans, vit à Paris (XIX<sup>e</sup>) et travaille à Saint-Denis-Pleyel (93)



SAINT-DENIS (SEINE-SAINT-DENIS), HIER. Céline a calculé qu'avec le supermétro, son trajet domicile-travail serait réduit de moitié.

A Saint-Denis, à l'ombre de la tour Pleyel, 13 000 salariés travaillent dans le quartier du même nom et on en attend des milliers d'autres dans les années à venir. Autant dire qu'il, la perspective de l'arrivée de la ligne 14 et d'une station sur l'Arc Est du Grand Paris Express, qui placera La Défense (Hauts-de-Seine), Roissy (Val-d'Oise) ou Bobigny (Seine-Saint-Denis) à quelques minutes, en réjouit plus d'un. En particulier les habitués de la ligne 13, la plus saturée du réseau RATP, comme Céline, 28 ans, qui vit à Paris (XIX<sup>e</sup>). « Le matin, je prends la ligne 7, puis la 2, puis la 13, énumère cette salariée de la tour Pleyel. Ça me prend au moins une heure, alors qu'en scooter c'est à peine dix minutes. Avec le supermétro, en passant par Bobigny via la ligne 5, mon trajet serait réduit de moitié. Ce serait fabuleux. J'en finirais enfin avec la galère de la ligne 13 qui est terrible. » Djilali, 63 ans, qui travaille à l'Agence française de sécurité sanitaire des produits de

santé depuis seize ans, vit à Bobigny et est épuisé par les incidents et les retards à répétition. « Bobigny est à 8 km de Pleyel et pourtant je mets entre une heure et une heure quinze pour venir travailler. Le tramway T1 à Saint-Denis-Basilique, puis le bus ou le métro : c'est un calvaire. A vélo, je ne mets que vingt minutes, mais j'ai failli mourir deux fois, alors c'est fini. Ce métro, c'est une bonne idée car jusqu'ici notre banlieue était laissée pour compte, mais je ne serai plus là pour le voir », sourit le sexagénaire. Même les habitants de la grande couronne applaudissent des deux mains. Rita, 44 ans, qui vit à Argenteuil (Val-d'Oise), prend chaque jour le train jusqu'à Saint-Lazare, puis la ligne 13 jusqu'à Saint-Denis. « Le prolongement de la 14 me ferait gagner dix ou quinze minutes par trajet mais ce serait surtout la fin des rames bondées, des attentes interminables, des problèmes d'aiguillage. Franchement, ça me changerait la vie. » JD

## Jackpot pour le 93

Le plateau de Clichy-Montfermeil enfin désenclavé, quatre pôles économiques majeurs dont deux aéroports reliés entre eux, 25 nouvelles gares... s'il est un endroit où l'on peut se féliciter de l'arrivée du Grand Paris Express à l'horizon 2025, c'est bien la Seine-Saint-Denis. Le 93 est en effet le seul département à accueillir une double boucle de métro, voire une triple si l'on prend en compte la réalisation du bureau Val-de-Fontenay - Rosny-sous-Bois, qui n'interviendra qu'après 2025. Une aubaine pour les habitants, qui sont 40 % à utiliser leur voiture dans leurs déplacements, mais aussi pour les entreprises attendues en nombre autour des futures stations.

Denis de la boucle la plus proche de Paris, mais seulement une « grosse patate sur les cartes ». A la hâte, ses services concoctent un tracé, voté dans la foulée, et une union sacrée est scellée avec le Val-de-Marne qui réclamait de longue date « son » métro automatique. « Notre argument selon lequel on ne décongestionnerait jamais la ligne 13 sans ce second arc entre Pleyel et Noisy-le-Grand via Bobigny a été entendu, poursuit Claude Bartolone, La Société du Grand Paris a trouvé qu'on a un peu fracturé la porte, mais elle a compris notre préoccupation de rattraper le retard accumulé. » Jean-Paul Huchon, président PS du conseil régional, se réjouit de la « victoire commune » du 93 et du 94. « Cela fait des années que l'on dit qu'il faut rééquilibrer la région à l'est, rappelle le président PS du conseil régional. Un jour ou l'autre, il fallait bien passer du discours à la réalité. » Un enthousiasme partagé par de nombreux maires, de Saint-Denis à Sevran en passant par Le Blanc-Mesnil ou Le Bourget. Seule Dominique Voynet, maire écologiste de Montreuil, la deuxième ville du département, fait grise mine. Elle ne verra pas passer le supermétro chez elle et réclame une accélération des projets de prolongement des lignes 11 et 9 et du passage du tram T1 qui doit relier Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay.

### Cela fait des années que l'on dit qu'il faut rééquilibrer la région à l'est

JEAN-PAUL HUCHON, PRÉSIDENT PS DU CONSEIL RÉGIONAL  
« C'est une vraie victoire pour notre département, le plus jeune et le plus pauvre de France », se réjouit Claude Bartolone, pour qui « le Grand Paris commencera en Seine-Saint-Denis ». Le président PS du conseil général répète à l'envi qu'à l'automne dernier, en dehors de l'Arc Grand Est qui a fait l'unanimité dès le départ, il n'existait aucun schéma précis du passage en Seine-Saint-

JULIEN DUFFÉ