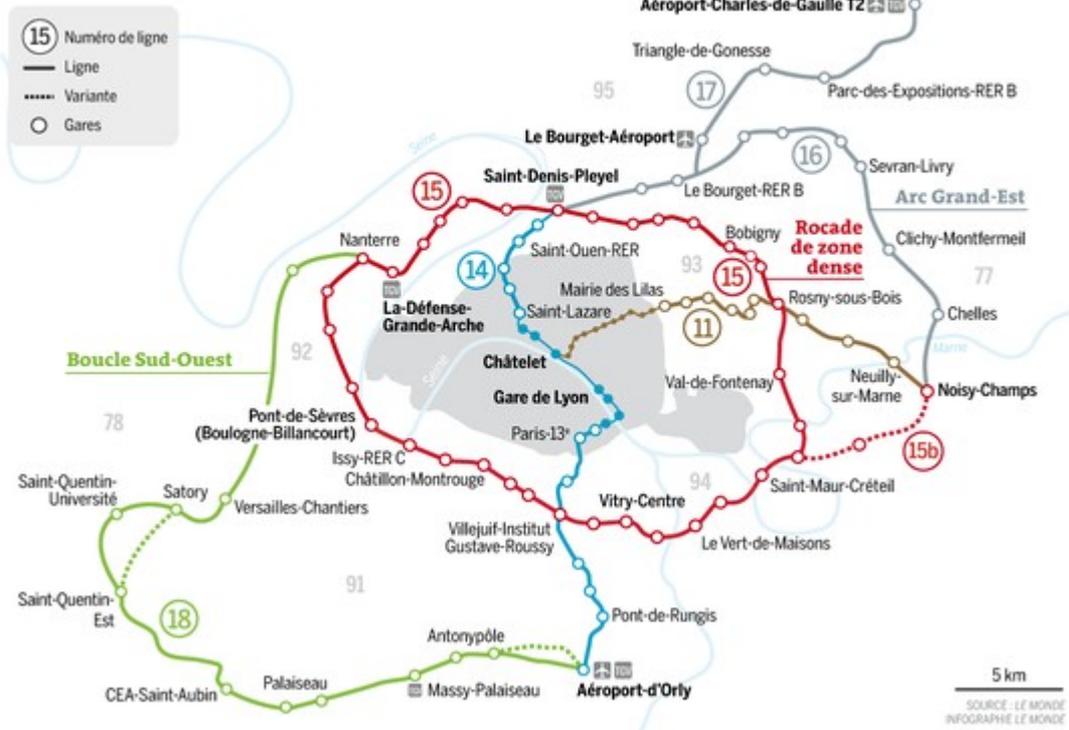


Le nouveau Grand Paris: un projet à l'horizon 2030.

D'après l'article de H.Benkmezian tiré du *Monde*, le 6 mars 2013.

Projet de réseau de transport public



Le super-métro francilien arrivera en retard et coûtera plus cher que prévu, mais il arrivera. Au grand soulagement des élus franciliens de tous bords, le projet pharaonique du Grand Paris Express ne sera pas enterré et le premier ministre devait en donner le top départ mercredi 6 mars, à l'université Paris-Est Marne-la-Vallée. Selon une source gouvernementale, Jean-Marc Ayrault devait annoncer un plan d'ensemble pour le transport en Ile-de-France incluant la création du nouveau réseau et le renforcement du plan de mobilisation pour les transports lancé en 2011 pour rénover et moderniser le réseau existant. L'idée étant de *"changer de logiciel"* afin de *"ne plus différencier le nouveau réseau de l'ancien en les intégrant l'un à l'autre"*. L'horizon de la fin des travaux pour le Grand Paris Express devrait être reporté à 2030, comme préconisé dans le rapport rendu, à la mi-décembre 2012, par Pascal Auzannet à la ministre de l'égalité des territoires et du logement, Cécile Duflot. Selon cet ancien directeur des RER à la RATP, il était impossible de respecter le calendrier à 2025 compte tenu des 9 milliards d'euros de plus que coûterait selon lui le projet.

Au total, le chiffrage annoncé mercredi devrait être de 27 milliards d'euros, soit un peu moins que le rapport Auzannet (30 milliards) mais bien plus qu'initialement prévu (21 milliards). Le gouvernement compte récupérer les 3 milliards d'euros de différence en adaptant la capacité des rames et la longueur des quais selon le trafic prévu des lignes. Celles-ci devraient être mieux identifiées, avec de nouvelles cartes et probablement des numéros allant de 15 à 18. Le tracé au sol, lui, reste absolument inchangé ainsi que le nombre de kilomètres (200) et de gares (72). La ligne 15, dite "rocade de zone dense", censée notamment désengorger la 13 pour les trajets banlieue à banlieue, est prévue pour être la plus chargée, quand la 18 – grande boucle dans le Sud-Ouest – ne devrait supporter qu'un trafic léger.

Quant au financement, il devrait principalement reposer sur un déplafonnement de la taxe locale sur les bureaux d'Ile-de-France qui nourrit la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage du projet. Aucune nouvelle taxe (sur les billets d'avion au départ d'Orly et Roissy, écotaxe poids lourds, etc.) ne devrait être évoquée et le montage global pourrait consister en un système de vases communicants entre les budgets du Grand Paris Express et ceux du plan de mobilisation pour les transports.

En outre, un échéancier précis – triennal ou quinquennal – avec des points d'étape devait être annoncé, mais aucun séquençage des travaux. En évitant de construire prioritairement une ligne avant une autre comme le conseillait le rapport Auzannet, le gouvernement devrait ainsi éviter toute colère des élus locaux. Plusieurs chantiers concomitants pourraient ainsi être lancés en 2014 dans la continuité de ceux déjà commencés comme le prolongement de la ligne 11 qui devrait à terme rejoindre Noisy-Champs en Seine-Saint-Denis ou celui de la 14 qui reliera Saint-Denis à Orly. Le système de fonctionnement général sera davantage calqué sur celui du métro avec un trafic régulé en fonction des intervalles de passage des rames plutôt qu'en fonction d'horaires fixes comme le RER ou les trains. Pas question en revanche d'évoquer pour le moment, comme le souhaitait Cécile Duflot, un dézonage du réseau de transport francilien avec un tarif unique pour toute la région.

QUESTIONS:

Expliquez pourquoi le projet de transports du Grand Paris est retardé, comment il compte être financé, pourquoi le gouvernement veut commencer l'ensemble des travaux en une fois, et comment les lignes vont fonctionner. Vous expliquerez enfin l'enjeu du dézonage en Ile-de-France et pourquoi, à votre avis, il n'est pas encore d'actualité.