

TRANSPORTS

Le projet de métro du Grand Paris qui sera soumis au débat public en octobre prochain combine plusieurs innovations limitant les effets des incidents d'exploitation et désengorgeant le réseau actuel.

Le Grand Paris veut se doter d'un métro digne du XXI^e siècle

Votée par le Parlement au printemps dernier, la construction du métro automatique qui doit ceinturer Paris à l'horizon 2023 traduit l'engagement fort de Nicolas Sarkozy envers l'un des projets phares de son mandat. Rien ne dit pour autant que, dans le contexte politico-économique actuel, cette détermination suffise à tenir les délais.

Les quelques mois de retard pris dans le processus législatif ne permettent plus de donner le premier coup de pioche en 2012 comme espéré, fragilisant un peu plus l'adhésion de certains élus de la majorité à cette réalisation qu'ils jugent incompatible avec la rigueur et trop éloignée des préoccupations immédiates de leurs électeurs. D'autant que la région Ile-de-France a élaboré un projet concurrent, Arc Express, qu'elle évalue à 6 milliards d'euros lorsque le métro du Grand Paris est chiffré à plus de 20 milliards d'euros.

En fait les deux projets qui seront soumis au débat public à compter du 1^{er} octobre prochain n'ont guère en commun qu'une partie de leur tracé. Le dossier que doit mettre en ligne la semaine prochaine la Commission nationale du débat public et dont « Les Echos » ont pu consulter un document préparatoire décrit un système de transport particulièrement innovant. On sait qu'il s'appuie sur une double boucle dont

la ligne 14 du métro, qui passe de 9 à 55 kilomètres de long pour relier les aéroports d'Orly et de Roissy par le centre de Paris, constitue l'épine dorsale.

Mais c'est surtout le mode de fonctionnement de cette double boucle de 155 kilomètres qui retient l'attention. Parcourue par des métros automatiques, elle combinera divers types de dessertes, notamment grâce à des « évitements », ou voies de déviation, permettant aux trains de se doubler dans les gares.

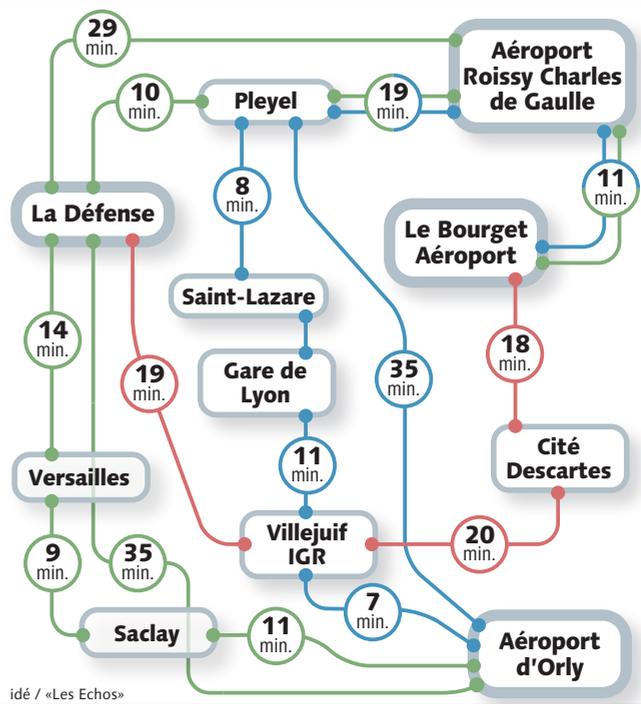
Cette disposition supprime les interruptions de service dues à un incident comme en connaissent les usagers des RER et du métro actuels. Elle permet aussi, dans le nord de Paris, d'utiliser le même tunnel pour la ligne 14 (dénommée ligne bleue) et une partie de la grande boucle (ligne verte) qui relie l'aéroport d'Orly à celui de Roissy en passant par Versailles à l'ouest de la capitale.

Un réseau « maillé »

Autre surprise, la boucle la plus proche de Paris (ligne rouge) est fermée sur un bon quart de sa longueur, entre la Défense et l'aéroport du Bourget par les infrastructures des lignes bleues et vertes, d'où d'indéniables économies.

La possibilité pour les trains de se doubler permet aussi d'adapter leurs fréquences à la fréquentation tronçon par tronçon. Enfin, contrairement aux affirmations

Temps de parcours estimé sur le réseau du Grand Paris



de la région Ile-de-France, ce réseau est « maillé ». Sur les 42 gares nouvelles prévues, 37 sont en correspondance avec les métros et tramways existants sans remettre en cause les autres projets d'infrastructures. A lui seul le réseau du Grand Paris permet des liaisons très rapides à même de

décongestionner le métro parisien, ce qui évite d'autres investissements. Cette rapidité est susceptible de « rapprocher » les habitants, tant de petite couronne que des banlieues lointaines défavorisées, des bassins d'emploi.

DOMINIQUE MALÉCOT