

Arguments pour un Très Grand Métro (TGM)

Contribution
de Jacques Wagner
et de **L'ATELIER DU FUTUR**
[de l'Ile-de-France]
aux débats publics
sur Arc Express
et le Réseau de transport
public du Grand Paris
(30 septembre 2010 - 31 janvier 2011)

jacques.wagner@laposte.net



L'atelier du futur [de l'Ile-de-France]
atelier-du-futur@laposte.net

Un bref éloge du Métropolitain parisien.

Depuis déjà un siècle, notre capitale bénéficie d'un système de transport intra-muros qui a largement fait ses preuves : le Métropolitain. De 1898 à 1910, sont construites deux lignes est-ouest (M1 et M3), trois lignes nord-sud (M4, M5 et M12), et deux lignes formant rocade (M2 et M6), qui vont constituer le cœur d'un réseau cohérent de métro « maillé ».

Pendant quarante ans, il y eut **une constance dans l'effort** et on ne cessera d'ouvrir de nouvelles lignes. Parachevé au début des années 50, ce réseau performant aura changé la vie des Parisiens.

Seulement quelques minutes de marche à pied pour atteindre une station. Une desserte assez fine pour se passer de voiture si l'on habite et travaille intra-muros. Une signalétique lisible pour se repérer. Une attente raisonnable sur le quai. Chaleur en hiver, fraîcheur en été. Le plus souvent, pas plus d'une correspondance pour se rendre à l'autre bout de la ville. Une vitesse, une fréquence et une régularité suffisantes pour arriver à l'heure à ses rendez-vous.

Faisons un rêve : pourquoi tous les Franciliens ne pourraient-ils disposer à l'avenir d'un métro aussi pratique que celui dont profitent les Parisiens depuis un siècle ? Est-ce vraiment inimaginable ?

Ce métro exemplaire a été construit avec des moyens techniques dérisoires (pelle et pioche) comparés aux nôtres, avec un PIB de la France dix fois inférieur à celui d'aujourd'hui. Serions-nous incapables de faire aussi bien que nos prédécesseurs, d'avoir leur intelligence, leur audace et leur talent ? Posons-nous la question.

Une erreur stratégique commise dans les années 60.

Après une vingtaine d'années sans investissements dans les infrastructures de transport collectif (priorité à la route), une première erreur stratégique a été faite dans les années 60, avec la création du RER. Au lieu de respecter la logique du Métropolitain, en poursuivant son maillage méthodique en souterrain (et en complétant aussitôt la prolongation des lignes en proche banlieue par la construction de lignes en rocade) [si on avait fait ce choix

TGM : le métro qu'il nous faut !

Construit pour durer

Le Métropolitain de Fulgence Bienvenüe a été le métro du 20^e siècle, il sera encore celui du 21^e, voire du 22^e siècle. Conçu il y a plus d'un siècle, il a fait la preuve de sa plasticité, avec des choix de départ qui lui ont permis de recevoir des améliorations incessantes et d'intégrer au fur et à mesure tous les progrès technologiques. Il pourra encore le faire pour beaucoup plus d'une centaine d'années, selon toute probabilité ! Le TGM, avec un automatisme intégral sans conducteur, sur roulement fer, avec un gabarit ferroviaire large (2,80 m), sera conçu pour une même espérance de vie. En prévoyant dès le départ, par exemple, la possibilité du passage à l'avenir à un fonctionnement 24 heures sur 24, de rames à deux, voire trois niveaux, l'allongement des rames et des quais, l'ajout de stations supplémentaires. Et en anticipant, dans sa conception même, l'émergence prévisible de technologies nouvelles (déplacement sur coussin d'air, propulsion magnétique, etc.).

dans les années 50, un tel réseau bien maillé ferait aujourd'hui le bonheur des Franciliens !], on a rompu avec ce système qui avait pourtant démontré ses qualités, et on a préféré créer le RER avec ses lignes radiales, au détriment de rocadés indispensables qui n'ont jamais été construites ! Une erreur que les usagers continuent de payer, jour après jour, et depuis de longues années, de leur fatigue et de leur stress.

En ménageant la chèvre et le chou (la RATP et la SNCF), en les laissant développer, chacune dans son coin, des projets parfois concurrents, dans une fuite en avant qui nous a mené à la situation dégradée que nous connaissons depuis quelques années en Ile-de-France, un enchevêtrement de lignes de transport qui a fini par devenir, au fil du temps, un labyrinthe difficile à gérer. Et du coup, à chacun d'imaginer - un vrai concours Lépine - les remèdes palliatifs les plus fous, le tramway, le tram-train, le métro aérien sur autoroute, le bateau-bus... On a pu parfois se demander s'il y avait un pilote dans l'avion. En fait, il y a eu plutôt un trop-plein de pilotes pour se disputer le manche à balai.

Le réseau actuel de transport collectif de l'Ile-de-France ressemble à l'installation électrique obsolète d'une vieille maison, faite de bric et de broc, qu'on répare tant bien que mal avec des bouts de ficelle, sous la menace permanente du court-circuit. Devant l'état de certaines installations, il vaut mieux parfois reprendre tout à zéro plutôt que de continuer à bricoler dangereusement.

Ce système est à bout de souffle. Il ne faut pas le ravauder, une fois de plus. Il faut le remplacer par un autre. C'est encore possible. Car la chance qui n'a pas été saisie dans les années 60 pourrait l'être aujourd'hui. Demain, il sera trop tard : dernière station avant l'autoroute.

Le risque d'une deuxième erreur stratégique.

Laisser se réaliser ces projets qui sont en débat, ce serait commettre une deuxième erreur stratégique de grande ampleur, aux conséquences incalculables.

Ces projets, qui vont à leur tour se rajouter au capharnaüm actuel, et qui se présentent eux-mêmes comme extraordinaires, comme le fin du fin du transport collectif, ont la vue courte : après eux, le déluge ! S'ils voyaient le jour, cela interdirait, paradoxalement, et pour longtemps, l'extension du métro à tous les Franciliens. Les tracés de ces projets feraient quelques gagnants et, surtout, beaucoup de perdants.

Perdants, les 80% de Franciliens qui n'auraient pas la chance d'habiter et de travailler à proximité d'une de ces stations nouvelles. Une fois réalisé l'un ou l'autre de ces projets, on fait quoi ? Il est fort probable qu'après ce feu

TGM : le métro qu'il nous faut !

d'artifice, c'en sera fini pour longtemps. De quoi désespérer ces millions de laissés-pour-compte dont le lot quotidien sera, pour encore une éternité, l'attente du bus dans le froid, la course vers l'arrêt du tram sous la pluie, puis le quai venté du RER, etc. Ou de se résoudre à utiliser la voiture, finalement plus pratique, malgré ses nombreux inconvénients (coût, embouteillages, pollution...).

Ces deux projets sont du genre "one shot". On ne règle qu'une partie des problèmes et, pour le reste, on ne veut pas voir la suite du film, c'est au plaisir des générations futures. Leurs promoteurs sont eux-mêmes aveuglés par le rideau de fumée qu'ils émettent pour vanter leur produit, et n'ont aucune idée de l'avenir qu'ils vont contribuer à engendrer. C'est un peu comme si l'ingénieur Fulgence Bienvenüe n'avait construit que les lignes 2 et 6, qui forment la rocade de Paris intra-muros, et avait dit à l'époque aux Parisiens : *"Et maintenant, c'est fini, débrouillez-vous avec ça !"*

Arc Express, c'est la rocade attendue depuis si longtemps, mais qui sera, hélas, rapidement saturée, comme la ligne A du RER le fut en son temps ! Que faire ensuite ? La doubler, vingt ou trente ans plus tard, après une très longue réflexion, par une autre rocade, qui ira planter ses stations le long d'un nouveau tracé encore plus zigzaguant ?

Le Réseau du Grand Paris, c'est un étrange manège (le grand huit) qui semble, malgré lui, courir deux lièvres à la fois - la desserte fine et la liaison rapide de pôle à pôle - sans parvenir à trancher, et dont la rentabilité reste à prouver. En effet, sur certains tronçons, il ne risquera pas, lui, la saturation. Comment en est-on arrivé là ?

Il faut oser le dire, ces deux projets ne sont pas à la hauteur des problèmes de déplacement des Franciliens, et ne les résoudraient qu'à la marge. Après tout, ils ne représentent guère, chacun, que l'équivalent d'une ligne A du RER ! Pas de quoi fouetter un chat ! On a pourtant l'impression, à entendre leurs défenseurs, voire certains de leurs détracteurs, qu'ils sont d'une ampleur gigantesque (*Super-Métro, Grand Paris Express*, etc.). Et d'insister sur leur coût, qui paraît faramineux. Or, **loin d'être trop ambitieux, ces projets ne le sont pas assez**. Tout en améliorant à court terme la situation, ils sont toujours dans une logique de bricolage du système actuel et n'en feraient que prolonger l'agonie.

Des rames et des stations

Les rames du TGM sont des "boas" à grand gabarit, à pilotage automatique, à simple ou double niveau, voire - selon les lignes ou selon les heures de la journée - à triple niveau, et à ouverture simultanée des portes des deux côtés de la rame, pour une descente et une montée ultra-rapides des passagers. Opération que le modèle de station adopté par le TGM, avec son système de quais et de portes palières, permet d'assurer en toute sécurité. Grâce aussi à ce modèle de station, des rames peuvent circuler sur la même voie à des vitesses différentes.

Que faire ? D'abord, inventer un nouveau système.

Comment remplacer un système de transport collectif défaillant, car obsolète, par un autre système, ouvert et performant ? Un système qui permettrait de réduire au minimum les ruptures de charge, donc le temps et la fatigue perdus dans les changements, qui fournirait une très

TGM : le métro qu'il nous faut !

Trois vitesses commerciales

La distance entre deux stations de correspondance est de 2.500 mètres. Entre les autres stations : de 800 à 1.700 mètres, selon la densité du bâti en surface. Les rames *omnibus* marquent l'arrêt à toutes les stations, sans exception, leur vitesse commerciale est de 40 km/h. Les rames *express* ne s'arrêtent qu'aux stations de correspondance, leur vitesse commerciale est de 65 km/h. Quant aux rames *directes*, qui ne desservent que quelques stations importantes, leur vitesse commerciale peut atteindre 90 km/h.

Quelques temps de parcours

La Défense - Roissy via les gares Saint-Lazare, du Nord et de l'Est (30 km) :

- rames *omnibus*, 45 mn - rames *express*, 28 mn - rames *directes*, 20 mn.

La Défense - Orly via toutes les gares de Paris et celle de Massy (41 km) :

- rames *omnibus*, 61 mn - rames *express*, 38 mn - rames *directes*, 27 mn.

Roissy - Orly via les gares de Lyon, d'Austerlitz, de Montparnasse et de Massy (46 km) : - rames *omnibus*, 69 mn - rames *express*, 43 mn - rames *directes*, 31 mn.

Versailles - Aulnay-sous-Bois via Saint-Maur-des-Fossés (48 km) :

- rames *omnibus*, 72 mn - rames *express*, 44 mn - rames *directes*, 32 mn.

haute qualité de service : vitesse, fréquence, régularité, confort... Avec, pour chaque Francilien, une station à quelques minutes de marche à pied seulement. Un système qui ferait, en conséquence, reculer *réellement* l'usage de l'automobile, tellement dispendieuse en énergie et en espace.

Point n'est besoin de chercher très loin pour trouver l'inspiration. La bonne base de réflexion, c'est ce décidément génial Métropolitain parisien. Il suffit, *mutatis mutandis*, d'en extrapoler les principaux concepts à un projet de métro qui s'étendrait méthodiquement à la région toute entière, de les adapter et de les enrichir. Avec un problème à résoudre, résumé ainsi, très simplement : comment se rendre d'un point à un autre de l'Ile-de-France, avec pas plus d'un changement de ligne, et avec un temps de parcours le plus bref possible ?

Après examen, le système le plus performant et le plus ouvert se révèle être un réseau « maillé », tout en souterrain, qui respecte **une trame au pas de 2,5 km**. Une trame qui est bel et bien la base du nouveau système, et qui définit une desserte suffisamment fine : une station de correspondance (deux lignes qui se croisent) à moins de 15 mn à pied pour 50% de la population, à moins de 20 mn pour 85%, à moins de 25 mn pour 100%. Et une desserte encore plus fine dans les zones très denses, avec une ou deux stations intermédiaires (sans correspondance) entre deux stations de correspondance.

L'idée du Très Grand Métro est née. Un métro avec des rames automatisées (sans conducteur) et qui offre aux usagers le choix entre des trains omnibus, des trains express ou des trains directs avec une vitesse commerciale élevée (notamment grâce à des tracés sans zigzags).

Le TGM, une solution élégante qui n'a que des avantages.

1. Il met tout le monde d'accord. Il résout, en les dépassant, les contradictions des divers projets en lice et permet de sortir par le haut de l'imbroglie actuel. Il peut intégrer facilement, en les sublimant, tous les tracés (lignes spéciales pour les aéroports, rocade inter-banlieues, lignes de renfort des lignes existantes au bord de l'explosion (lignes M1 et M13, RER A et D, etc.). On peut avoir, à la fois, le meilleur d'Arc Express, du Grand Huit, d'Orbival et du CDG Express !

En se coulant dans la trame magique du Très Grand Métro, ces projets peuvent constituer les premières mailles d'un nouveau réseau unimodal très performant. Et le TGM, c'est aussi fromage et desserte : desserte fine ou parfois extra-fine et liaisons rapides au même menu, ou à la fois rocade et liaisons rapides, voire ultra-rapides, de pôle à pôle, ce que ne sait pas faire la concurrence.

TGM : le métro qu'il nous faut !

Le réseau en temps réel

Pour se rendre d'un point à un autre de l'Ile-de-France, les usagers du TGM n'ont, au plus, qu'un seul changement de ligne. Et la correspondance entre deux lignes ne représente que quelques dizaines de mètres à parcourir. Fatigue et stress sont minimisés.

Les usagers sont informés en temps réel, sur des écrans installés dans les rames et sur les quais, du parcours des rames et de leur destination. Et le TGM étant lui-même conçu selon un principe rationnel et lisible, la signalétique du réseau l'est aussi. Pour le voyageur venu de province ou de l'étranger, il devient enfantin de s'orienter.

Les usagers étant dénombrés à leur entrée comme à leur sortie des stations, ainsi que dans les rames et les correspondances, le trafic des rames est adapté, en temps réel, à la fréquentation du réseau. En cas de pic de fréquentation (événements sportifs, manifestations...), des rames sont retirées de tronçons sous-fréquentés pour venir renforcer un tronçon momentanément en surcharge.

La circulation des rames sur le réseau ressemble à celle des paquets d'information sur internet : en cas de blocage en un point donné, les rames contournent l'obstacle et empruntent les lignes voisines.

2. Il n'insulte pas l'avenir. Le TGM est le seul projet qui n'interdit pas la perspective d'un vrai métro pour *tous* les habitants de l'Ile-de-France, et non pour *quelques-uns* seulement. Et entretient ainsi l'espoir, pour chacun, de vivre et travailler un jour à quelques minutes à pied d'une station. Il ne faut pas désespérer les Franciliens.

3. Il sait donner du temps au temps. Le TGM, c'est du court, du moyen et du long terme à la fois. Sûr de ses finalités, il peut s'autoriser des variations dans le montant des investissements. Lent ou rapide, le rythme de la construction du TGM sera celui imposé par la volonté des citoyens et les moyens que ceux-ci auront à cœur de dégager. Le système TGM offre aussi la possibilité de moduler le tracé des lignes, dans l'espace comme dans le temps, en fonction de l'évolution des besoins.

4. Il rend vraiment l'automobile superflue. Grâce à une desserte à peine moins fine (en zone dense) que celle de Paris intra-muros, il contribue radicalement, année après année, à la sortie du tout-automobile. Et, pour l'accès à ses stations, jamais très loin de là où se trouve l'usager, il laisse la part belle à la marche à pied, au vélo, à des navettes électriques de proximité.

5. Il ne défigure pas la ville. Avec le choix du tout-souterrain, il n'y a aucune atteinte au bâti de la ville pendant la construction du réseau. En surface, la liberté sera totale pour imaginer toutes formes d'utilisation de l'espace (habitat, activités, loisirs, espaces verts, voire agriculture). Le TGM accompagnera, voire précédera le remodelage écologique de la ville des 21^e et 22^e siècles.

6. Il anticipe le changement climatique. Le réseau TGM, principe structurant de la ville souterraine, est par nature à l'abri du gel, de la neige, de la pluie et du vent, et surtout des phénomènes extrêmes (tempêtes, vagues de froid ou canicules). Les stations pourront, de surcroît, profiter du gradient géothermique naturel pour se chauffer (ou se rafraîchir), et leur bilan thermique excédentaire pourra être exploité pour chauffer (ou rafraîchir) des bâtiments en surface.

Mais combien ça coûte, un Très Grand Métro ?

Pas plus, toutes proportions gardées, que n'aura coûté, en son temps, le Métropolitain parisien. Le PIB de la France a décuplé en un siècle : nous avons aujourd'hui potentiellement les moyens, sinon la volonté, de construire l'équivalent de dix métros parisiens. Cela tombe bien : à terme, le TGM s'étendra sur une zone qui représente dix fois la superficie de Paris intra-muros.

En fait, il ne faudra plus jamais refaire l'erreur de ces dernières années, c'est-à-dire baisser la garde en matière

TGM : le métro qu'il nous faut !

d'investissements de transport collectif. Dans ce domaine, nous sommes condamnés à investir, chaque année, un certain pourcentage du PIB, quitte à rogner sur d'autres dépenses (le réseau routier, par exemple). L'effort pourra être étalé dans le temps, accéléré ou ralenti, certes, mais il devra être fait *ad vitam aeternam*.

Le coût de la construction d'une ligne moyenne du TGM (tout compris, dont un tunnel de 35 km, avec 28 stations, et le matériel roulant) sera d'environ 3,5 milliards d'euros. Si on met en service une ligne nouvelle tous les deux ans, l'investissement annuel sera de 1,75 milliards d'euros, soit 0,35 % du PIB de l'Ile-de-France. En serait-on incapable ?

Bien des pistes de financement ont déjà été évoquées : notamment une taxe locale spécifique pour les habitants et les entreprises des villes que traversera le TGM, une taxe régionale sur les plus-values immobilières (qui se réaliseront au fur et à mesure de l'arrivée du TGM), une partie du produit de la taxe intérieure sur les produits pétroliers... Et pourquoi pas la **création d'un Livret T** pour le financement du transport collectif (sur le modèle du Livret A, qui finance principalement le logement social) ? La cause du transport vaut bien celle du logement.

Par ailleurs, ces ponctions financières seront évidemment compensées par des retombées diverses, et notamment économiques (difficilement quantifiables, mais néanmoins réelles) : moins d'automobiles sur le réseau routier, moins d'embouteillages, moins de consommation d'essence, moins de temps passé dans le transport, moins de retards et d'absentéisme dans les entreprises, des progrès de santé publique (moins de pollution atmosphérique, moins de fatigue, moins de stress), des créations d'emplois, etc.

Des milliers d'emplois

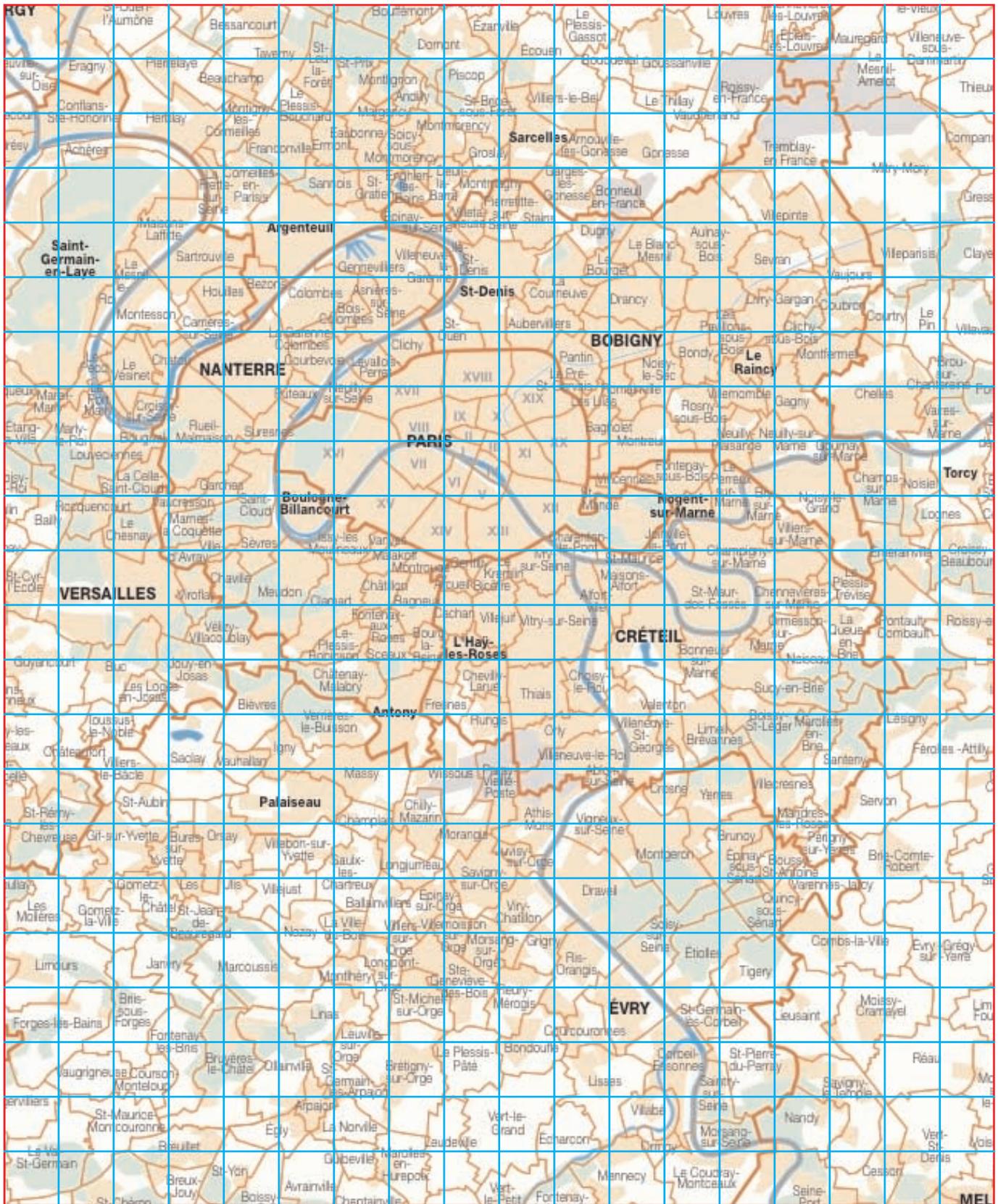
Quel serait le rythme idéal de mise en service des nouvelles lignes du TGM ? On peut imaginer la mise en service d'une ligne tous les deux ans. Ce qui suppose la mise en place d'une véritable filière industrielle qui fonctionnera pendant des dizaines d'années : bureaux d'études, ingénierie, tunneliers, bâtiment, construction mécanique, électronique, informatique, automatisation, maintenance, etc. Et un savoir-faire exportable. Au total, la création de plusieurs milliers d'emplois stables, de tous niveaux de qualification. Sans compter aussi des entreprises de construction automobile qui peuvent partiellement se reconvertir dans la fourniture de matériel roulant.

Le TGM, projet de tous les Franciliens.

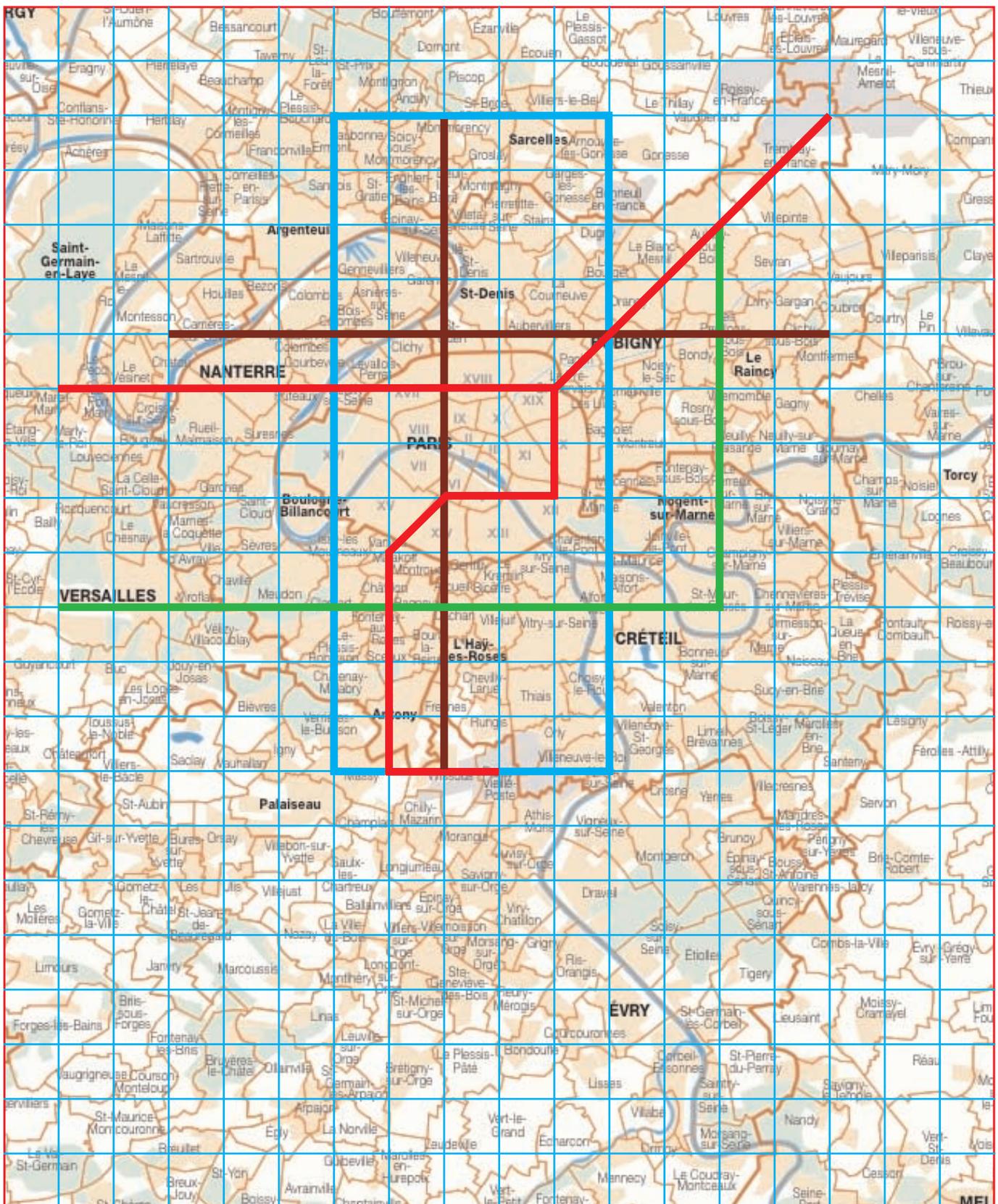
Depuis quelques années, la situation sur certaines lignes du métro et du RER est devenu explosive. Outre les mesures d'urgence indispensables, il nous faut une vision de très long terme du transport collectif en Ile-de-France. C'est une des conditions pour que le Grand Paris puisse tenir son rang de ville-monde *durable* du 21^e siècle. Les deux projets en débat public ne sont pas à la hauteur de ces enjeux, car ils ne répondent pas aux besoins de 80% des Franciliens. Et ils rendront plus difficile, voire impossible, de construire ultérieurement un métro pour tous !

Il vaut mieux arrêter les frais quand il en est encore temps. Nous demandons donc que ces projets soient annulés, et que les études déjà effectuées soient reprises, mais cette fois dans la perspective du Très Grand Métro, qui apportera la méthode et l'horizon qui leur manquent.

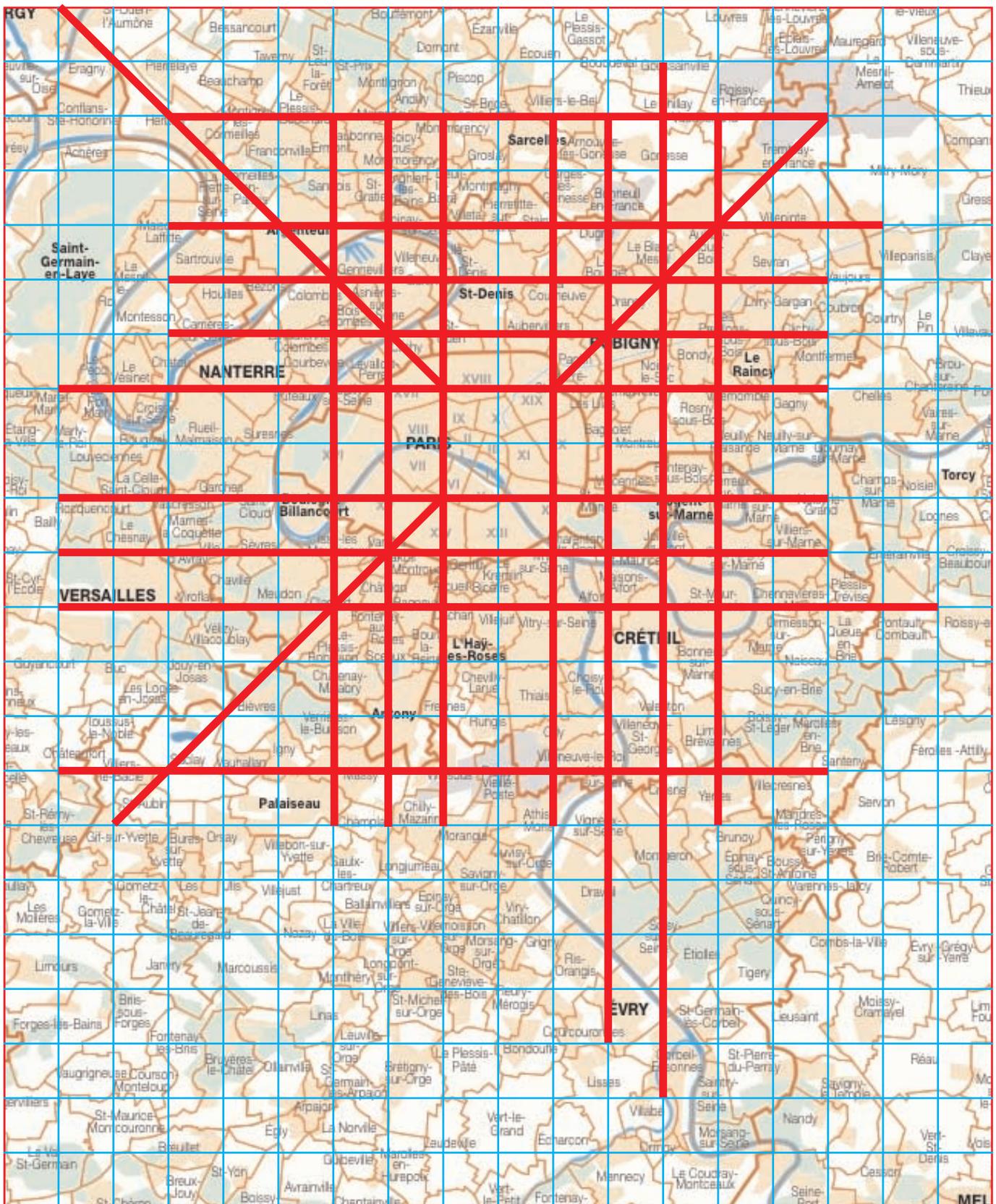
Aux citoyens de s'approprier maintenant ce projet du Très Grand Métro et d'exiger sa mise en œuvre rapide. □



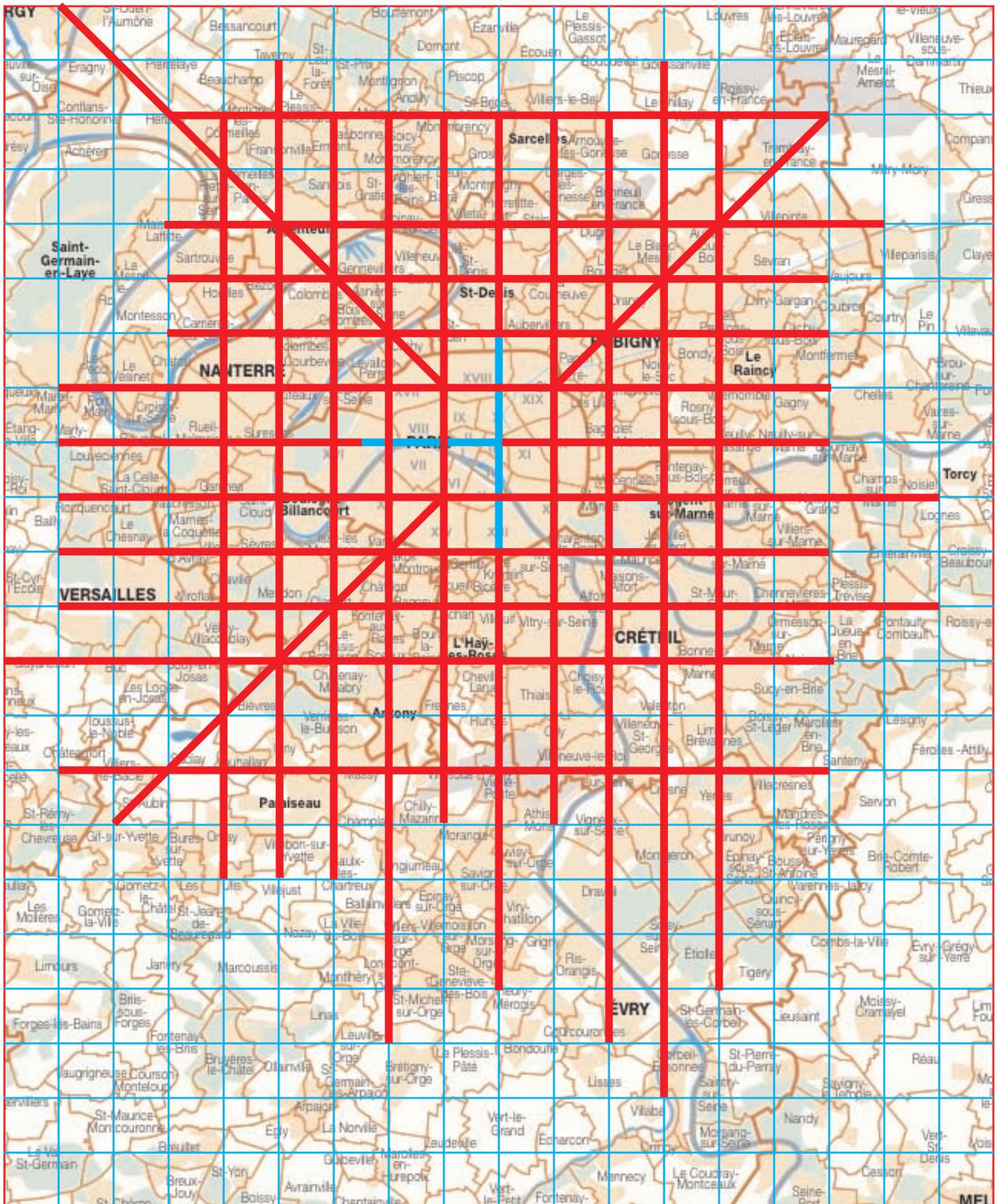
L'un des secrets du TGM : sa trame sous-jacente. Le préalable à tout tracé des lignes du Très Grand Métro, c'est une trame toute simple qui donne au réseau futur sa structure et sa cohérence. Une trame avec un pas (un maillage) de 2,5 km, et dont le point d'origine (le km zéro) se situe à l'aéroport de Roissy-CDG. Cette trame impose de la méthode, de la rigueur, et introduit de la clarté, de la lisibilité et du jeu. Loin d'être comme une grille qui enfermerait et limiterait les choix dans l'espace et le temps, elle agira, bien au contraire, comme un support offrant souplesse et liberté, stimulant la créativité, et sera un point d'appui solide pour l'imagination des décideurs, ceux d'aujourd'hui comme ceux de demain. Cette trame, qui définit un réseau maillé offrant une desserte raisonnablement fine de l'Ile-de-France, se révèle donc un principe d'organisation véritablement stratégique. Au fil des années, chaque nouvelle ligne du TGM se coulera sur cette trame magique, renforçant l'efficacité de l'ensemble du réseau. Pourquoi faire compliqué, quand on peut faire simple ? Que n'y a-t-on pensé avant ?



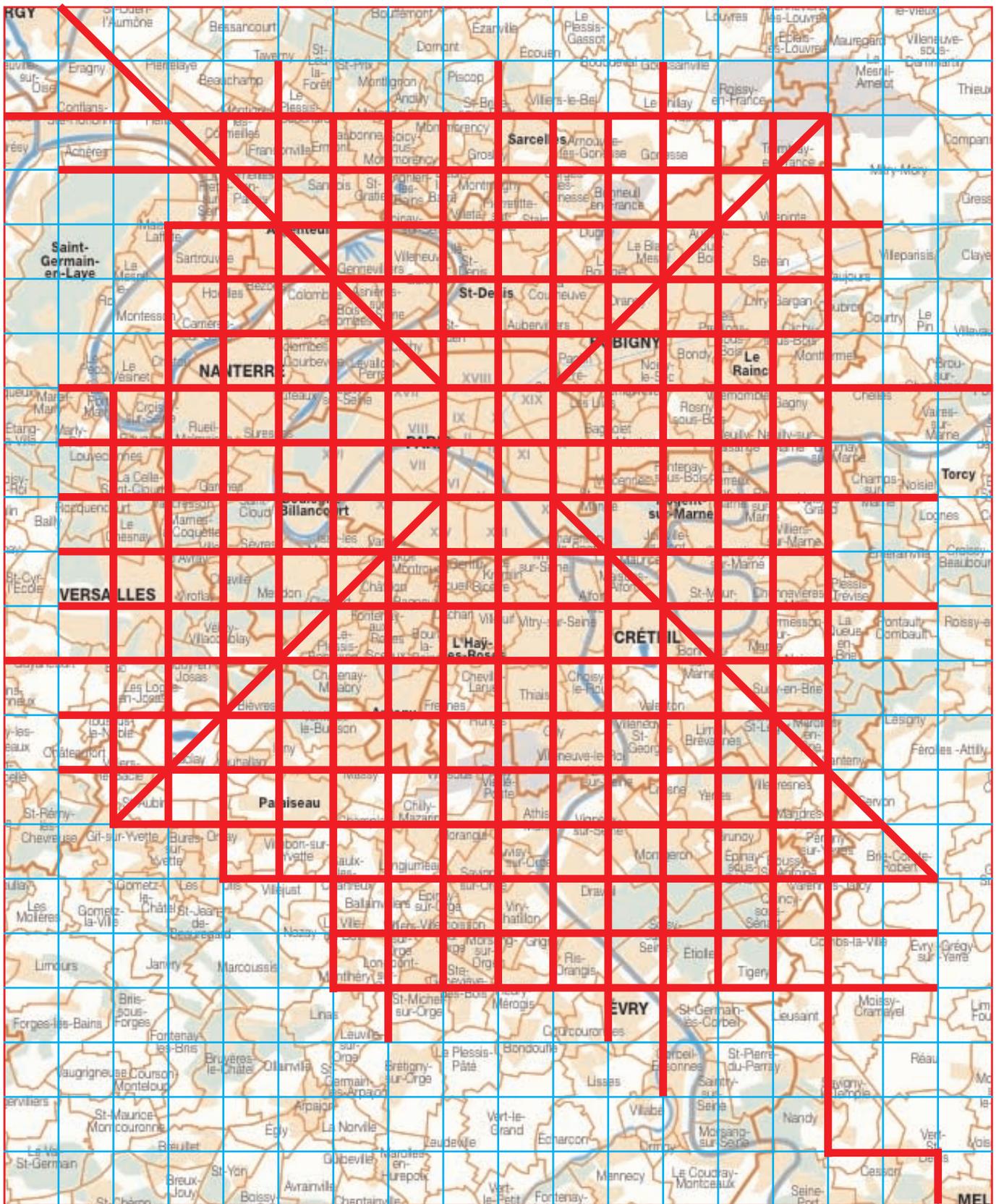
Les premières lignes du TGM, entre 2015 et 2030. Les projets actuels (Réseau du Grand Paris, CDG Express, Arc Express, Orbival, prolongement du RER E, renforcement de la ligne M13, etc.) se subliment véritablement en s'insérant avec souplesse dans la trame du Très Grand Métro et suggèrent les premières lignes à construire. Une ligne Roissy-Orly (en rouge), via toutes les gares de Paris et la gare de Massy. Une ligne Roissy-La Défense (en rouge), via les gares de l'Est, du Nord et Saint-Lazare. Une ligne Orly-La Défense (en rouge), via la gare de Massy et toutes les gares parisiennes. Une ligne (en vert) Versailles-Aulnay-sous-Bois via le Val-de-Marne. Une ligne nord-sud (en brun) au secours de la ligne 13. Une ligne est-ouest (en brun) qui désenclavera l'Est de la Seine-Saint-Denis. Et quatre lignes (en bleu) complétant ce premier dispositif. Toutes ces lignes, interconnectées, contribuent à former une rocade en petite couronne de Paris et une autre en grande couronne. Ce début de réseau TGM sera réalisé en une quinzaine d'années, avec la mise en service d'une ligne nouvelle tous les deux ans.



Entre 2030 et 2050, la montée en puissance du TGM. Dix lignes supplémentaires du Très Grand Métro sont mises en service en vingt ans. Elles développent les rocades, multiplient les interconnexions, renforcent le réseau en grande couronne, et poussent des pointes en très grande couronne. A l'Ouest, deux lignes diagonales - connectées à toutes les autres lignes - sont construites, qui améliorent notamment la desserte des gares parisiennes. Chaque ligne nouvelle, comme chaque station nouvelle, multiplie l'efficacité des autres lignes comme des autres stations : c'est la montée en puissance du réseau. Les déplacements de banlieue à banlieue ne sont plus le parcours du combattant qu'ils étaient auparavant et Paris, n'étant plus un point de passage obligé, commence à respirer. Avec le TGM, des millions de Franciliens ont maintenant accès à un vrai "métropolitain", et nombreux sont ceux qui renoncent déjà à la voiture comme moyen de transport principal. Les anciennes lignes du RER continuent à assurer vaillamment leur service, mais voient peu à peu leur fréquentation diminuer.



Le TGM entre 2050 et 2060. Pendant cette période, cinq nouvelles lignes du Très Grand Métro sont mises en service. On commence à démanteler les lignes RER de surface pour leur substituer des lignes TGM souterraines. Les emprises sont récupérées, au fur et à mesure, à des fins de restructuration urbaine, une chance historique pour transformer la ville. On recycle les tunnels parisiens du RER : le tunnel nord-sud est récupéré pour la ligne Saint-Brice-Orly-Ste-Geneviève-des-Bois, le tunnel est-ouest pour la ligne Marly-le-Roi-Gournay-sur-Marne. Les portions non utilisées sont recyclées en tunnels de maintenance et de garage de rames de renfort. Les effets positifs du Très Grand Métro se font sentir depuis des années : la fréquentation des autres transports collectifs (Métropolitain, RER, tramways, autobus...) s'est fluidifiée et, conséquence de l'usage de la voiture en Ile-de-France en forte régression, les embouteillages sur les routes diminuent. Des pôles d'activités, facilement accessibles de toute la région, se créent un peu partout. La ville évolue, gagnant à la fois en densité et en espaces verts.



Entre 2060 et 2080 : enfin le métro pour tous les Franciliens ! Les dix dernières lignes sont construites en vingt ans. Le réseau complet comprend 33 lignes souterraines, dont les deux diagonales. Les dernières lignes RER de surface ont été désaffectées, et leurs emprises utilisées pour d'autres usages. On peut déjà depuis longtemps traverser l'Ile-de-France, de Gif-sur-Yvette à Roissy via les gares parisiennes (48 km) en 44 minutes en rame *express*, en 32 minutes en rame *directe*. Aller, en rame *express*, de Villiers-le-Bel à Ris-Orangis (40 km) en 37 mn, ou de Versailles à Créteil (28 km) en 26 minutes. Et maintenant, de Cergy à Brie-Comte-Robert, en empruntant la nouvelle ligne diagonale via les gares parisiennes (49 km), en 45 minutes. L'usage de la voiture en Ile-de-France a maintenant changé de nature : il est devenu marginal. Le Très Grand Métro est pratiquement achevé vers 2080 mais, car c'est un système ouvert, rien n'empêcherait de l'étendre encore - si nécessaire - par la prolongation de lignes existantes ou la création de nouvelles lignes.