



Les JO accélèrent le Grand Paris Express

TRANSPORT // Sous la poussée des JO, des solutions techniques sont à l'étude pour réduire la durée des travaux du métro automatique. Les lignes desservant les aéroports et les sites stratégiques doivent être prêtes avant les échéances de 2024.

Marion Kindermans
mkindermans@lesechos.fr

Les tunneliers qui ont commencé à percer début juin le sous-sol de la ligne 15 sud, qui reliera Pont-de-Sèvres à Noisy-Champs, seront plus nombreux que prévu : 10 au lieu de sept. L'idée est de faire gagner quelques mois sur un chantier prévu pour durer six ans et qui marque le coup d'envoi du Grand Paris Express. Augmenter le nombre de tunneliers, voilà une des solutions techniques – une des plus simples en apparence – imaginée par la société du Grand Paris pour « sécuriser les délais et réduire les aléas des travaux du Grand Paris Express », précise Philippe Yvin, président du directoire. Un chantier monumental programmé jusqu'en 2030, et qui comprend, avec la réalisation de 68 gares et de 200 kilomètres de lignes, le doublement du métro actuel. Le délai paraît lointain. Et pourtant il faudra aller très vite. Le calendrier, déjà très serré, a été bousculé de plein fouet par la candidature de Paris aux JO de 2024. Le Premier ministre, Manuel Valls, avait demandé que les réalisations soient accélérées sur les lignes menant aux deux aéroports parisiens : la ligne 14, qui rejoint Orly, et la ligne 17, qui relie le Bourget à l'aéroport Roissy-CDG. La compétition olympique en met d'autres en avant. La ligne 16 est majeure puisqu'elle irrigue la Seine-Saint-Denis, département

qui accueillera plusieurs sites décisifs : Saint-Denis Pleyel, où sera implanté le village olympique ainsi que la piscine olympique, à deux pas du Stade de France, et le Bourget, site d'installation du centre des médias. La ligne 18, qui relie Orly à Saint-Quentin-en-Yvelines, prend aussi un rôle accru puisque la ville abrite le vélodrome où se dérouleront les épreuves de cyclisme.

Agrandir les puits d'aération

Sur le terrain, les solutions techniques n'ont rien d'automatique et ajouter des tunneliers est une opération complexe. Ils évoluent selon un rythme fixe, de 15 à 30 mètres par jour selon la nature du sous-sol. L'idée est d'en mettre plusieurs qui interviendraient en divers endroits du tracé. « Mais il faut multiplier les entrées et pour cela il faut trouver le foncier nécessaire », précise le dirigeant de la société du Grand Paris Express. Sur la ligne 16, huit seront au final mobilisés. Autre solution appliquée d'ores et déjà sur la ligne 16 : la combinaison des phases de génie civil – percement des tunnels – avec les phases système. Ces dernières consistent à couler du béton au fond du tunnel pour pouvoir poser dessus les rails et les câbles. En règle générale, ces opérations se déroulent l'une après l'autre. Pour gagner du temps, elles seront menées de concert. Pour cela, il faudra élargir les puits d'aération pour pouvoir y passer le matériel lourd. Ces ouvertures, qui sont

PRESSION. Manuel Valls a demandé que les travaux avancent plus rapidement sur les lignes 14 et 17 qui mènent aux deux aéroports parisiens. Photo Gilles Rolle/RÉA

prévues tous les 800 mètres, seront au nombre de 250 sur l'ensemble du réseau. Le périmètre, initialement défini entre 15 et 18 mètres, sera élargi à 23 mètres. Ces aménagements ne sont pas anodins, car leur implantation devra être négociée avec les maires. L'impact sur la durée des travaux sera direct. « Sur la ligne 16, nous avons une marge de six mois, celle-ci sera réduite de moitié », annonce Philippe Yvin.

Trois petits mois qui éviteront des sueurs froides alors que cette ligne stratégique pour les JO devait être bouclée fin 2023. Les solutions s'étudieront ligne par ligne. « Nous déciderons, lors des avant-projets de chaque ligne, de ce que nous pouvons mettre en œuvre pour réduire les délais. La combinaison des travaux de génie civil et des systèmes ne vaut par exemple que dans le cas d'un long linéaire d'au moins 10 kilomètres », détaille le président. Au-delà du gain de temps, qu'en est-il de l'impact financier ? « Notre évaluation est que cela se fera à coût constant, la question financière n'est pas l'objet », assure Philippe Yvin.

Le chiffre

10,7
MILLIARDS
D'EUROS

Le montant estimé des retombées potentielles avant, pendant et après l'événement si les JO sont attribués à Paris.



À NOTER
A la fin du mois de juin, l'ensemble des enquêtes publiques seront lancées sur toutes les lignes. Et les déclarations d'utilité publique seront obtenues d'ici au printemps 2017.