

## "Le Grand Paris Express est lancé"

**INTERVIEW - Philippe Yvin décrypte en exclusivité pour le JDD les dernières décisions de la Société du Grand Paris (SGP) qu'il préside. A commencer par le feu vert donné aux "trois dernières lignes" du métro automatique en rocade**



Philippe Yvin, président du directoire de la société du Grand Paris. (Eric Baudet pour le JDD)

**Un important conseil de surveillance\* de la Société du Grand Paris (SGP) s'est réuni vendredi 13 novembre, juste avant les attentats. Est-ce un tournant capital pour le futur métro automatique?**

Oui, car désormais l'ensemble du Grand Paris Express est lancé! Le conseil a adopté les trois derniers dossiers d'investissement, concernant les trois lignes qu'il nous restait à financer : la 18 (d'Orly à Versailles), la 17 (du Bourget au Mesnil-Amelot et à Roissy-CDG) et la 15 est (de Pleyel à Champigny). Nous allons pouvoir lancer les études de maîtrise d'œuvre, puis choisir les entreprises qui creuseront les tunnels et construiront ces lignes. Huit milliards d'euros ont été engagés pour ces trois dernières lignes. Ce qui portera le montant total de l'investissement à 23 milliards d'euros, sans compter notre participation au plan de modernisation des transports existants. Par ailleurs, notre budget annuel avoisinait 600 millions d'euros en 2015, nous serons au-delà du milliard en 2016.

**Vous vous lancez dans un chantier pharaonique...**

Nous sommes entrés dans la phase de travaux sur la ligne 15 sud, entre Boulogne et Noisy-le-Grand. Fin 2016, nous aurons conclu entre 2 et 3 milliards d'euros de marchés de travaux publics avec le BTP. Les estimations oscillent entre 10.000 et 15.000 emplois nécessaires au chantier du Grand Paris Express.

**La carte du Grand Paris Express :**



## **Et pour la modernisation du métro et des RER existants?**

Trois décisions importantes ont été prises lors du conseil de surveillance. D'abord [le financement du projet Eole](#) – RER E – jusqu'à Mantes-la-Jolie (160 millions d'euros débloqués). La SGP prend le relais, en attendant qu'un accord sur le financement global soit trouvé entre l'État et les collectivités locales. Nous avons aussi voté un accord de financement pour le prolongement de la ligne 11 du métro à l'est (300 millions d'euros). Enfin, nous apportons une contribution au schéma directeur de modernisation des RER A, avec une station de retournement des trains à Cergy. L'objectif est d'agir sur le matériel, les rails, la signalisation, les équipements... Cela permettra d'améliorer la régularité des RER.

## **«L'essentiel des ressources vient de la taxe sur les bureaux, payée par les entreprises» Pour s'y retrouver dans la valse des milliards, combien coûte le Grand Paris Express (GPE) chaque année à un Francilien moyen sur sa feuille d'impôt?**

Compte tenu du mode de financement du GPE, la participation qu'on retrouve sur les feuilles d'impôt des contribuables est relativement faible : la taxe spéciale d'équipement ne représente que quelques euros par an intégrés à la taxe d'habitation et à la taxe foncière. L'essentiel des ressources vient de la taxe sur les bureaux, payée par les entreprises.

## **L'ancienne usine de PSA à Aulnay-sous-Bois, qui a longuement défrayé la chronique, va devenir un "site industriel" du Grand Paris...**

Nous allons créer, sur les anciens terrains Peugeot, un site de maintenance des installations et des trains, ainsi qu'un poste de commandement centralisé pour les lignes 16 et 17. Il s'agit d'un investissement important de 590 millions d'euros pour la réindustrialisation du site. Avec plusieurs centaines d'emplois à la clé.

## **Le Commissariat général à l'investissement (CGI) – présidé par Louis Schweitzer, sous l'autorité du Premier ministre – a infligé un camouflet à la SGP en rendant un avis défavorable sur le tronçon Saclay-Versailles de la ligne 18...**

Le CGI a donné un avis favorable pour une partie de la ligne, entre Orly et Saclay, et un avis défavorable pour l'autre partie, entre Saclay et Versailles, considérant qu'elle ne serait pas assez rentable. On sait depuis le début que la ligne 18 est conçue pour soutenir le développement de ce territoire, autour du plateau de Saclay, mais aussi à Saint-Quentin-en-Yvelines et à Satory. Le gouvernement a néanmoins décidé de maintenir l'ensemble de la ligne. Les prévisions de trafic sont bien souvent dépassées au moment de la livraison de nouvelles infrastructures de transport car les modèles mathématiques anticipent mal les comportements des usagers.

## **Le calendrier du Grand Paris Express sera-t-il tenu?**

Oui. Les trains pourront rouler fin 2022 sur la ligne 15 sud ; fin 2023 sur la 16 : mi-2024 sur la 14 sud (jusqu'à Orly), sur la 17 (jusqu'à Roissy) et sur la 18 (jusqu'à Saclay) ; en 2025 sur la 15 est (de Pleyel à Rosny-sous-Bois) ; et à l'horizon 2030 sur la fin du réseau. L'important, c'est de tenir les délais de départ, entre les procédures administratives, les acquisitions foncières, etc. Il faut à peu près huit à neuf ans entre le début des études et la livraison de la ligne. Une fois que les travaux sont lancés, le temps est incompressible. Quand le tunnelier est en route, il fonctionne à son rythme, 250 m par mois. Nous allons quand même innover pour gagner du temps, par exemple en associant davantage les travaux de génie civil et les travaux de systèmes, c'est-à-dire la pose des rails.

## **Dans le cadre de la COP21, vous allez publier un petit "livre vert", comprenant sept engagements. Quelles sont vos priorités?**

Notre principale préoccupation est l'évacuation des 43 millions de tonnes de déblais. Nous voulons avoir une démarche exemplaire, en particulier sur la traçabilité des terres excavées, sur leur transport

alternatif par voie d'eau et par le rail (environ 50%), et sur leur valorisation, c'est-à-dire leur recyclage, en lien avec les industriels. Nous réfléchissons à la mise en place d'une économie circulaire?: les barges pourraient partir avec des déblais – non pollués – et revenir, après transformation, avec des matériaux utilisables pour le béton des gares et des tunnels. D'autres sujets sont importants, comme l'économie d'énergie dans les gares et dans les trains ; les constructeurs sont très mobilisés. Il s'agit aussi, quand c'est possible, de produire de l'énergie avec la géothermie, puisque le réseau est en assez grande profondeur. Il y a également la dimension environnementale des chantiers, leur insertion dans le paysage avec des couvertures végétalisées par exemple. Ou encore les compensations écologiques des zones humides ou boisées.

**«Tout comme la publicité, il est possible que nous n'ayons plus de grands panneaux 4x3 sur les murs si le numérique remplace le papier» Savez-vous déjà à quoi ressembleront les futures rames du Grand Paris Express?**

Concernant le design, c'est encore un peu tôt. Nous ne sommes qu'au début du processus d'appels d'offres sur les trains, qui auront lieu l'an prochain. En revanche, nous sommes en train de définir leurs caractéristiques techniques avec le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif): automatismes, consommations énergétiques, capacités... Nous voulons des rames qui affichent une vitesse commerciale de 65 km/h et maximale de 110 km/h. Nous travaillons aussi de manière très approfondie sur les systèmes qui permettront [d'avoir Internet](#) (4G ou plus) et la téléphonie partout sur le réseau. Ce n'est pas si facile à cette profondeur. Le numérique aura une place très importante dans l'information aux voyageurs. Tout comme la publicité, il est possible que nous n'ayons plus de grands panneaux 4x3 sur les murs si le numérique remplace le papier.

**\* Le conseil de surveillance de la SGP est composé de 21 membres : le président du conseil régional, la maire de Paris, les sept présidents des conseils départementaux d'Île-de-France et onze représentants de l'État. Il est présidé par Jean-Yves Le Bouillonnet, député-maire PS de Cachan (94), qui a succédé à André Santini cet été.**

**Bertrand Gréco - Le Journal du Dimanche**

dimanche 22 novembre 2015