

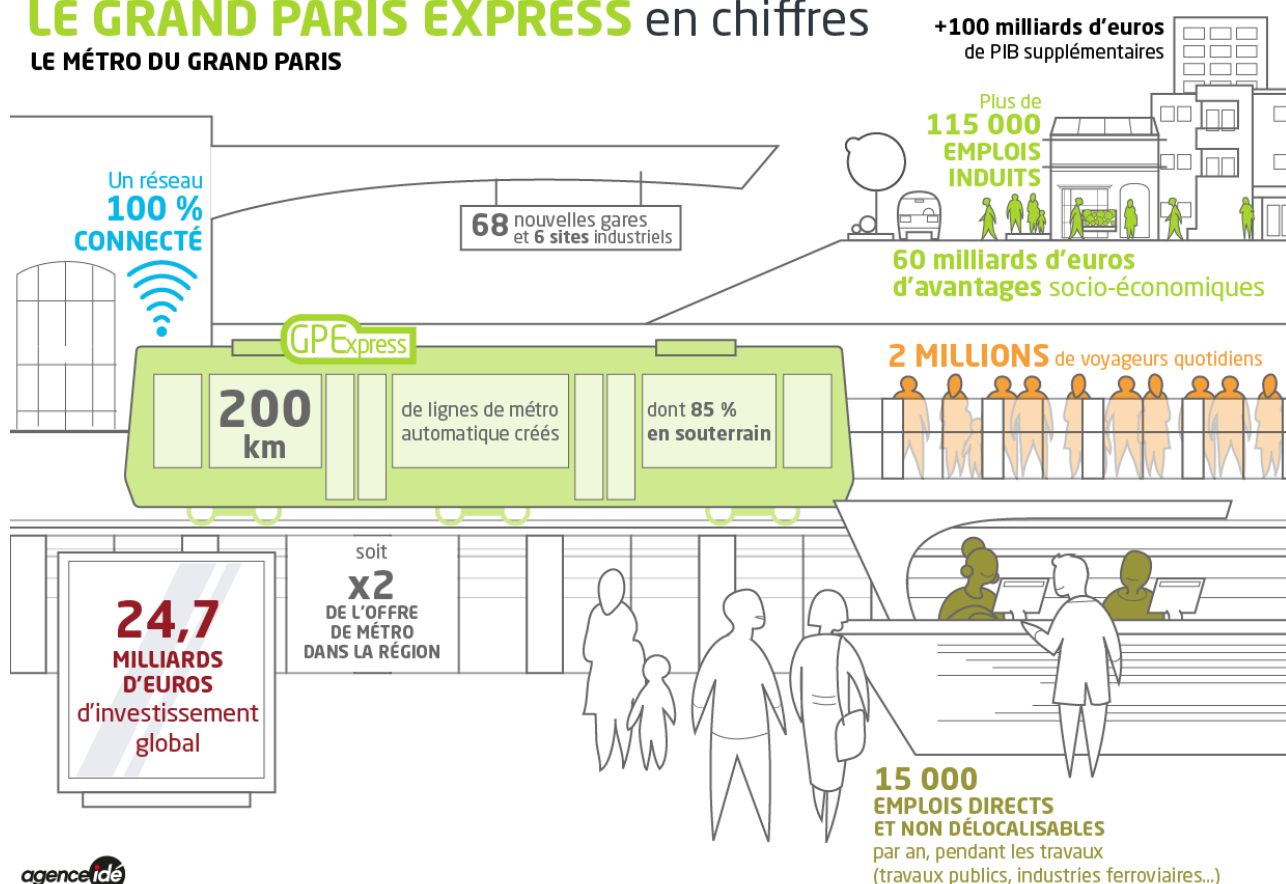
NEWSEXPRESS

LE FIL D'ACTUALITÉ DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS



LE GRAND PARIS EXPRESS en chiffres

LE MÉTRO DU GRAND PARIS



GRAND ANGLE

Les retombées économiques et sociales du Grand Paris Express

Et le projet devient réalité ! Le samedi 4 juin, les premiers coups de pioche du Grand Paris Express seront donnés. Pour marquer l'événement, la Société du Grand Paris convie les Franciliens à venir fêter le début d'une grande aventure sur le chantier de la future gare Fort d'Issy-Vanves-Clamart. A cette occasion, lumière sur les bénéfices socio-économiques du métro du XXI^e siècle.

"Le Grand Paris Express constituera un bouleversement pour la région" annonce Jean-Claude Prager, directeur des études économiques de la Société du Grand Paris. Avec ses 200 kilomètres de lignes, venant doubler le réseau actuel du

LE CHIFFRE DU MOIS

1 594 mètres

C'est la longueur du tunnel creusé par le tunnelier Magaly, entre Pont Cardinet et Saint-Lazare. Le premier tronçon du prolongement de la ligne 14 vers le nord, sous la maîtrise d'ouvrage de la RATP, est ainsi terminé. La deuxième étape, entre Pont Cardinet et Porte de Clichy débutera cet été.

métro, il sera synonyme de gains de temps et de fiabilité pour tous ceux qui ont à se déplacer de banlieue à banlieue. En partant de Chelles, la Défense ne sera plus qu'à 35 minutes, contre plus de 50 aujourd'hui. Entre Gare du Nord et Vitry, on gagnera 20 minutes, et de Clichy-Montfermeil à l'Institut Gustave Roussy, le temps de parcours sera divisé par trois.

Au-delà des bénéfices pour les usagers, la mise en service des 4 lignes automatiques du Grand Paris Express sera à l'origine d'autres avantages socio-économiques - estimés au total à 60 milliards d'euros. *"Il faut notamment considérer les impacts sur la densification urbaine le long des lignes, détaille Jean-Claude Prager, un phénomène favorable à la productivité des entreprises et à la baisse des émissions polluantes. Mais également les effets du réseau sur l'attractivité de la région."* Avec un taux de rentabilité socio-économique de l'ordre de 7,5%, le Grand Paris Express représente un investissement d'utilité publique indéniable.

Le Grand Paris Express est aussi un considérable pourvoyeur d'emplois. Aujourd'hui, la Société du Grand Paris – qui compte 200 collaborateurs – mobilise déjà, à temps plein, quelques 1 800 ingénieurs engagés dans les études de maîtrise d'œuvre du métro et de ses 68 gares. Avec le démarrage des travaux de génie civil, 15 000 professionnels de la construction et de l'industrie ferroviaire seront nécessaires chaque année, et ce jusqu'en 2025. A terme, le nombre d'emplois, directs et indirects, créés grâce à la croissance générée par le nouveau réseau de transport est estimé à 115 000. Ces créations d'emplois s'ajoutent aux quelques 685 000 liées à la croissance naturelle de la région.

En se basant sur des hypothèses *"réalistes voire prudentes"*, souligne Jean-Claude Prager, le futur réseau générera plus de 100 milliards d'euros de PIB supplémentaires dans la région Ile-de-France, au rythme d'environ 4 milliards d'euros par an à compter des premières mises en service. *"Cette richesse supplémentaire ne profitera pas qu'au Grand Paris, rappelle Philippe Yvin, président du directoire de la Société du Grand Paris, mais à la France entière ! Car sur les plus de 30% du PIB national qu'elle génère, la région Capitale n'en consomme que 22% ; le reste bénéficiera aux régions, grâce aux mécanismes de redistribution."*

Le Grand Paris Express sera aussi un catalyseur pour le développement des territoires et l'augmentation de l'offre de logements. En initiant des projets ambitieux aux abords des gares, la Société du Grand Paris donnera à voir les potentiels de renouvellement urbain qu'ils recèlent. D'après les estimations de l'Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris, le Grand Paris Express permettrait la construction de 15 000 logements supplémentaires chaque année à l'horizon 2040.

Le 4 juin, le Grand Paris devient "la ville en chantier du XXI^e siècle", innovante, exemplaire et inclusive, dès les premiers coups de pioches. *"De la gestion environnementale des chantiers, à la valorisation des déblais, en passant par le soin apporté aux habitants et aux commerçants, nous avancerons en conciliant travaux et création de valeur économique, sociale et culturelle"* s'engage Philippe Yvin.

ZOOM SUR

Le simulateur de vos futurs voyages est en ligne !



Grâce au calculateur d'itinéraire mis en ligne sur le site de la Société du Grand Paris, découvrez le temps que vous fera gagner le Grand Paris Express dans vos futurs trajets.

[tester la nouvelle application en savoir \[+\]](#)

Les gares du Grand Paris Express : architecture au cœur du territoire



Retrouvez le rendez-vous vidéo de la Société du Grand Paris. Dans l'édition n°20, les architectes des gares du Grand Paris Express s'expriment sur leur mission, comment concevoir une gare unique et singulière qui soit aussi porteuse d'une identité métropolitaine ?

[Regarder l'émission Grand Paris Expression, sur les architectes des gares du futur métro](#)

Enquête publique de la ligne 17 Nord : encore quelques jours pour participer

[En savoir \[+\] sur "KM1", la fête inaugurale du Grand Paris Express, Découvrez le programme.](#)

[En savoir \[+\] sur le financement et le coût du Grand Paris Express](#)



L'enquête publique du projet de la ligne 17 Nord se tiendra jusqu'au 31 mai 2016. Cette ligne reliera la gare Le Bourget RER, à la future gare Le Mesnil-Amelot.

[en savoir \[+\]](#)

QUESTIONS À ...



Guillaume Pons, directeur de projet de la ligne 15 Sud

1 Les travaux de la gare Fort d'Issy-Vanves-Clamart commencent incessamment. Pourquoi la ligne 15 Sud débute-t-elle par cette gare ?

Les entreprises Bouygues Travaux Publics (mandataire) et trois filiales du groupe Soletanche Bachy se sont en effet installées sur le site de la future gare Fort d'Issy-Vanves-Clamart début mai et préparent actuellement le chantier. Les travaux de génie civil commenceront début juin. La construction de cette gare a été anticipée pour une question de planning. Ouvrage d'une grande complexité, cette gare du Grand Paris Express se situera sous les voies du Transilien N. Pour glisser la dalle qui viendra recouvrir la gare, il faudra interrompre le trafic ferroviaire sur les voies de la SNCF. Cette opération est d'ores et déjà fixée au weekend du 15 août 2017. Pour être au rendez-vous ce jour-là, nous devons débiter au printemps 2016.

2 Quelles seront les prochaines étapes ?

Le génie civil de la ligne 15 Sud a été décomposé en 8 lots qui représentent un montant d'environ 3 milliards d'euros. Du jamais vu en France ! Pour relever le formidable défi dans les temps impartis, les chantiers vont se succéder sans interruption, et ce jusqu'à la mise en service de la ligne en 2022.

Après Fort d'Issy-Vanves-Clamart, un deuxième chantier sera lancé en septembre, pour construire l'arrière gare de Noisy-Champs. Cet ouvrage, long de 400 mètres environ, sera réalisé en tranchée couverte. Il servira aux manœuvres de retournement des trains de la ligne 15 et au stockage des rames, ainsi qu'au raccordement à la ligne 16, qui a également son terminus à Noisy-Champs. Nous en profiterons par ailleurs pour mettre en place le puits d'entrée du tunnelier de la ligne 16, afin de sécuriser son avancée. Avant la fin de l'année 2016, nous démarrons les travaux pour relier les gares Noisy-Champs et Bry-Villiers-Champigny. Ce marché représente 5 km de tunnel et les ouvrages annexes associés (accès pompier et ventilation), auxquels s'ajoutent environ 2 km de tunnel pour raccorder Bry-Villiers-Champigny au site de

Ligne 15 Est : l'enquête publique débute aujourd'hui



L'enquête publique de la ligne 15 Est du Grand Paris Express, qui reliera Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre, s'ouvre ce lundi 23 mai et se déroule jusqu'au 27 juin 2016 inclus.

[en savoir \[+\]](#)

Futur en Seine : le Grand Paris Express en direct du festival de l'innovation



Du 9 au 12 juin, la Société du Grand Paris sera à Futur en Seine, le grand festival francilien dédié à l'innovation et au numérique. Elle vous donne rendez-vous tout au long de l'événement sur son

maintenance et de remisage de la ligne 15 Sud.
En 2020, tous les tunnels de ligne 15 Sud devront avoir été creusés. Suivra ensuite la pose des voies, des réseaux, des caténaïres, des équipements.

3 Quelles sont les particularités de la ligne et les contraintes qui en découlent ?

Sur les 16 gares qu'elle comporte, 15 gares de la ligne 15 Sud seront en interconnexion avec les réseaux de transport lourd (métro, RER, Transilien) . D'où sa très grande valeur ajoutée ! Elle participera à la désaturation des RER A et B et facilitera les liaisons de banlieue à banlieue. Mais les interconnexions sont aussi de grands défis, en termes de conception, d'organisation et de réalisation. Une coordination minutieuse avec SNCF Réseaux et la RATP a été mise en place très en amont pour assurer les études, la sécurité ferroviaire, le déplacement des caténaïres ou encore la construction des couloirs de correspondance.

Un autre trait remarquable de la ligne : 11 de ses gares supporteront des projets immobiliers connexes. C'est là la preuve qu'elle joue pleinement son rôle de catalyseur de renouvellement urbain. Mais pour mener à bien ces projets, et notamment la concomitance des chantiers, un travail important d'anticipation et de coordination est nécessaire.

La ligne 15 Sud sera par ailleurs l'une des plus profondes du Grand Paris Express. Elle s'inscrit en effet dans un contexte urbain très dense et passe sous des zones de bâtiments de grande hauteur, aux fondations profondes. Qui plus est, d'anciennes carrières – qui seront comblées avant le passage du tunnelier - sont présentes le long de son tracé. Ces deux facteurs nous amènent à creuser à plus de 40 mètres de profondeur par endroits. Les gares les plus superficielles se situeront à une vingtaine de mètres sous la terre. A titre de comparaison, le métro parisien se trouve en moyenne à 10 mètres sous la surface du sol.

Bio express

Diplômé de l'Ecole spéciale des travaux public et titulaire d'un master d'urbanisme de l'Ecole nationale des ponts et chaussées, Guillaume Pons a travaillé près de 20 ans pour la RATP, où il a occupé différents postes liés aux projets. Il y a notamment dirigé les 300 collaborateurs de l'unité "Ouvrages et infrastructures de transport" qui assure la maîtrise d'œuvre génie civil, bâtiment et architecture, voie et caténaire des projets RATP. Il a rejoint la Société du Grand Paris en mars 2011 pour y occuper le poste de directeur de projet de la ligne 14 Sud et du tronçon Pont de Sèvres – Villejuif Louis Aragon de la ligne 15 Sud. Depuis le 1er février 2016, il est directeur de projet de la ligne 15 Sud qui va de Pont de Sèvres à Noisy-Champs.

S'inscrire | Se désinscrire

Pour consulter l'ensemble des newsletters, **cliquez ici**

stand, installé au Village des innovations au Carreau du Temple. Le 10 juin, de 9h à 14h, elle organise également une matinée de rencontres et d'échanges à la Gaité Lyrique. Les 5 projets retenus dans le cadre de l'appel à solutions innovantes "le grand Paris des commerces et services de proximité" seront présentés ce jour-là.

[en savoir \[+\]](#)

Art & culture : le Fonds de dotation du Grand Paris Express est lancé



Pour mener à bien l'ambitieux projet artistique et culturel qui accompagnera le Grand Paris Express tout au long de sa réalisation, la Société du Grand Paris a créé un Fonds de dotation, destiné à recueillir les contributions des partenaires qui partagent sa vision pour ce projet d'intérêt national.

[en savoir \[+\]](#)

www.societedugrandparis.fr