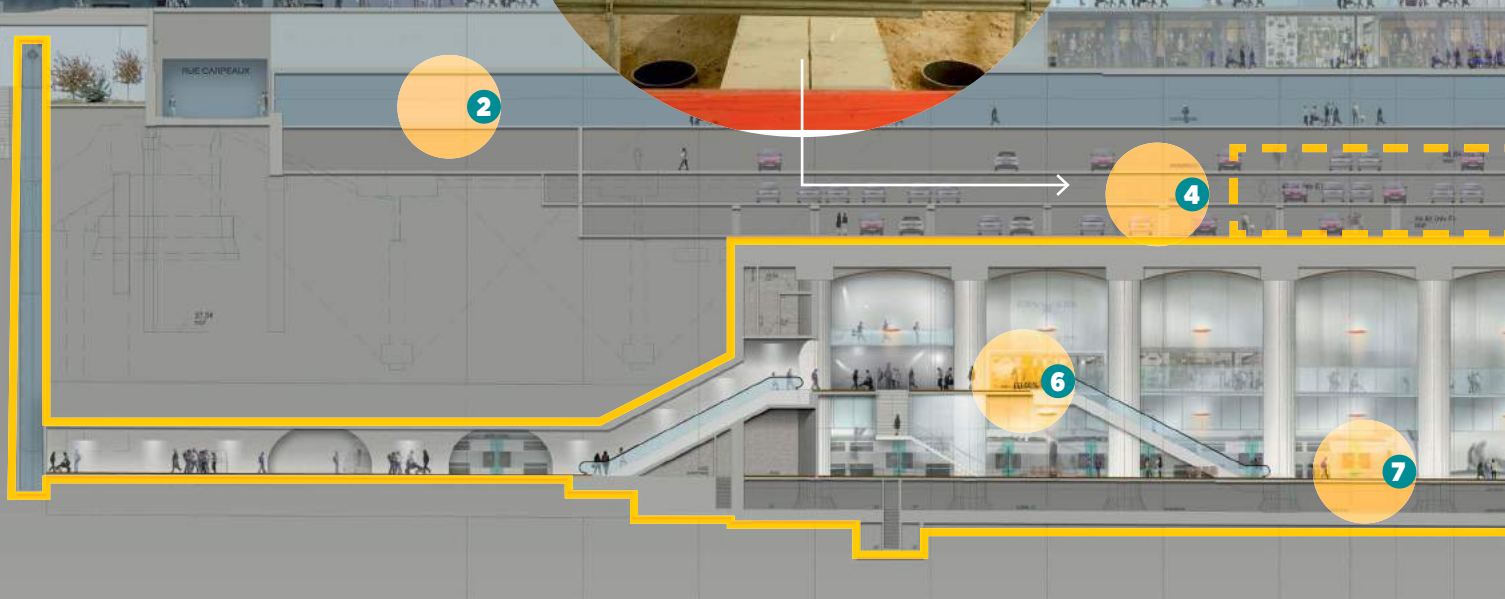


# LE GRAND PARIS VA REDONNER LA PÊCHE À NOTRE CAPITALE

Le plus grand chantier urbain d'Europe est en Ile-de-France. Objectif : réunir enfin Paris à ses banlieues et faire du nouvel ensemble un rival de Londres, New York ou Tokyo. A la clé, des budgets colossaux et de vrais exploits techniques.





Quatre lignes nouvelles et deux extensions (la 11 et la 14) sont programmées d'ici à 2030.



## UN CHANTIER TITANESQUE SOUS LE PARVIS DE LA DÉFENSE

**R**éalisée par Vinci Construction avec Spie Batignolles, la nouvelle gare sera mise en service en 2022. Des travaux (débutés en 2016) à 496 millions d'euros qui alignent les records techniques.

**1** La « faille » de 70 mètres de long et 7,5 mètres de large, creusée sur plusieurs niveaux sous le Cnit, abrite l'ascenseur de chantier servant au passage des matériaux et des engins. Escalator et escaliers y logeront pour relier la gare au hall d'exposition du Cnit.

**2** En surface, les commerces et l'hôtel installés dans le bâtiment resteront ouverts. Pourtant, juste au-dessus des parkings, ce niveau est devenu le cœur logistique du chantier avec un pont roulant pour acheminer le matériel.

**3** Pour assourdir le bruit des travaux, un sarcophage acoustique, composé de 90 millimètres de laine minérale prise en sandwich entre deux couches de plaques de

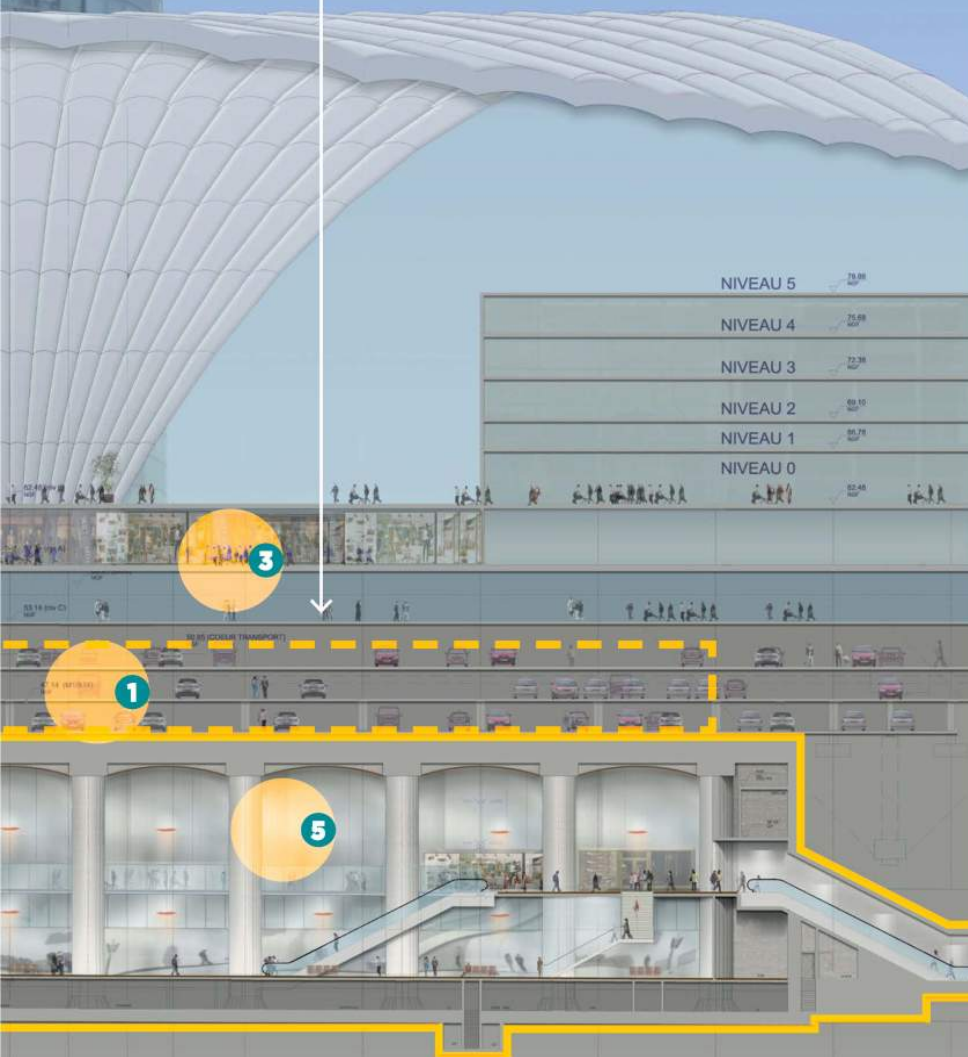
plâtre, enveloppe murs et plafonds. Des capteurs veillent au respect des seuils autorisés.

**4** Les 130 poteaux d'origine qui supportent la dalle seront coupés et remplacés par des fondations provisoires, le temps de couler le nouveau toit de la gare. «Pendant quelques mois, on met l'énorme bâtiment du Cnit, et tout le poids qu'il supporte, sur une suspension automatisée», note Xavier Gruz, directeur du projet Éole.

**5** A 32 mètres au-dessous du parvis de la Défense, la gare occupera le volume de la tour Montparnasse : plus de 350 000 mètres cubes de déblais seront excavés et évacués par des camions.

**6** Une mezzanine facilitera la circulation des usagers, notamment vers les connexions avec le RER A, les lignes 1 et 15 et le T2.

**7** Les quais feront 225 mètres de long, et les piliers qui porteront le toit 20 mètres de haut (comme 5 étages).



## LA COTE DE L'IMMOBILIER COMMENCE DÉJÀ À GRIMPER À PROXIMITÉ DES FUTURES GARES

**C'**est le chantier du siècle. Celui qui fera de la capitale française le nouveau phare de l'Europe, capable d'en remonter aux plus grandes mégapoles du monde que sont New York, Londres ou encore Tokyo. D'ici 2030, 68 gares et quelque 200 kilomètres de nouvelles lignes de métro seront construits en Ile-de-France. Objectif : créer un réseau qui dopera la croissance des grands pôles économiques régionaux et facilitera les déplacements de ses habitants. «Nous sommes au début de la troisième révolution urbaine de Paris qui marquera un tournant pour la capitale au même titre que celles impulsées par le baron Haussmann sous le Second Empire et par Paul Delouvrier, le père du RER, pendant les Trente Glorieuses», promet Philippe Yvin, le président du directeur de la Société du Grand Paris, l'entreprise publique créée par l'Etat pour piloter la réalisation du Grand Paris Express, ce chantier titanesque dont le montant s'élève à 28 milliards d'euros.

L'idée a germé il y a dix ans, sous le mandat de l'ex-président Nicolas Sarkozy. Le constat de départ est simple : la capitale, enfermée dans ses frontières intramuros, ne profite pas assez du potentiel économique de son tissu périurbain, contrairement aux autres grandes villes mondiales rivales. La construction d'un vaste réseau de transports,

qui doublera l'étendue du réseau actuel et réduira les temps de trajet des Franciliens en leur permettant notamment de circuler de banlieue à banlieue sans passer par Paris, permet de remédier à ce handicap. En 2030, il ne faudra par exemple plus que 34 minutes pour rallier la Défense, le premier quartier d'affaires européen, à partir de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle, contre 53 minutes aujourd'hui.

**SUR LE TERRAIN**, les premières grues de ce qui représente désormais le plus grand chantier d'infrastructures en Europe ont commencé à faire leur apparition il y a un an avec les travaux de la ligne 15 Sud, de Pont de Sèvres à Noisy-Champs (3,6 milliards d'euros d'investissement au total), dont la mise en service est prévue en 2022. L'enjeu est colossal. «Le Grand Paris, c'est 32% de la production de la richesse nationale. La construction du nouveau métro automatique du Grand Paris Express va renforcer la région capitale face à la concurrence des villes mondiales et générera 100 milliards d'euros de richesse supplémentaire et va créer au moins 115 000 nouveaux emplois», pronostique Philippe Yvin.

Sur le plan visuel, les architectes ont rivalisé d'originalité, à l'image de la gare Saint-Denis Pleyel, futur quartier emblématique du Grand

Paris, où la star japonaise Kengo Kuma a imaginé un vaste bâtiment de verre et d'acier baigné par la lumière naturelle à tous les niveaux. Pour relier les quartiers Pleyel et Stade de France, un pont habité mêlant bureaux, commerces et logements, là encore le plus grand d'Europe, conçu par Marc Mimram, enjambrera les 287 mètres de voies ferrées qui les séparent. A la gare Clichy-Montfermeil, l'architecte italienne Benedetta Tagliabue a opté pour une structure colorée avec un toit vitré, tandis que Dominique Perrault, pour la gare Villejuif-Institut Gustave-Roussy, a conçu un grand cylindre ouvert, et le Danois Bjarke Ingels un bâtiment de béton et d'acier en forme de ruban noué à la station Pont-de-Bondy. Un véritable festival de prouesses techniques et esthétiques.

**DU PAIN BÉNIT** pour les géants tricolores du BTP. Vinci, Eiffage ou encore Bouygues ont ainsi déjà tous raflé de gros contrats pour la construction des futures gares. Les PME ne seront pas non plus en reste : 20% des marchés leur sont réservés. «C'est une opportunité inédite pour la profession. De tels investissements dans les infrastructures sur un laps de temps aussi court, c'est du jamais-vu en France, souligne Philippe Amequin, directeur général de Bouygues Travaux publics. Pour nous, le chantier du Grand Paris, c'est d'ores et déjà une nouvelle embauche par jour.» Le groupement conduit par Bouygues TP a ainsi décroché en février dernier le marché de génie civil qui concerne la réalisation du tronçon entre Créteil et Villejuif de la ligne 15 Sud. Soit un contrat de 968 millions d'euros.

Pour répondre aux appels d'offres du Grand Paris, l'entreprise a mis en place depuis deux ans une cellule dédiée. Une centaine d'ingénieurs et de techniciens se chargent ainsi de monter des offres à chaque nouveau lot mis en consultation. Les majors du BTP ne sont pas les seuls vainqueurs de ce chantier pharaonique. Le futur métro aura également besoin de nouvelles voitures et de systèmes automatisés pour fonctionner à plein régime et transporter



AKG-IMAGES

## 1909 La station Cité est creusée

Les bâtisseurs du métro parisien avaient déjà relevé de sacrés défis. Notamment la construction de la ligne 4, des stations Odéon à Cité (photo), avec tous les problèmes d'étanchéité posés par le franchissement de la Seine.



# 70 000

## LOGEMENTS EN CHANTIER PAR AN

dont 20% seront construits autour des nouvelles gares. C'est l'objectif fixé par la loi Grand Paris de 2010. La CCI Paris Ile-de-France a évalué les montants d'investissement liés aux objectifs de logements du Grand Paris à hauteur de 53 milliards d'euros à l'horizon 2030, dont 11 milliards pour le logement social et 42 milliards pour le logement privé.



sommes décidés à valoriser notre potentiel à l'échelle mondiale et à nous rendre attractifs au niveau de l'emploi et du développement durable», note Patrick Ollier, son président. En février, la nouvelle intercommunalité a lancé Inventons la Métropole du Grand Paris, un concours d'architecture et d'urbanisme géant destiné à aménager une cinquantaine de sites de la métropole à proximité du nouveau réseau de métro. Soit 2,6 millions de mètres carrés. Parmi les sites en lice, on trouve la Maison du peuple à Clichy-la-Garenne, le Fort de Romainville aux Lilas ou encore les friches de l'ancienne usine Babcock à La Courneuve. «L'appel à projets a suscité un intérêt et une dynamique incroyables de la part des architectes, des promoteurs et des investisseurs du monde entier. Certains sites, qui cherchaient sans succès depuis des années à se transformer, sont parvenus à faire l'objet de plusieurs offres de projet par ce biais», poursuit le maire de Rueil-Malmaison. Les investissements attendus sont estimés à 6,8 milliards d'euros, soit un point supplémentaire pour le PIB métropolitain.

**CONSÉQUENCE** de cette flopée de projets sur terre et sous terre, les prix de l'immobilier en dehors de Paris intra-muros grimpent, comme le remarque une étude du réseau Guy Hoquet, qui a mis en place il y a trois ans un observatoire sur le Grand Paris. «Dans la plupart des villes concernées par l'arrivée du Grand Paris Express comme Saint-Ouen, Le Kremlin-Bicêtre ou encore Villejuif ou Bagneux, on observe une augmentation moyenne annuelle des prix de 5% depuis trois ans, contre environ 2% au niveau national», relève Fabrice Abraham, directeur général du réseau. Une croissance qui ne devrait pas faiblir maintenant que les travaux ont commencé. De plus en plus d'acquéreurs, attirés par des prix plus doux qu'à Paris et par la promesse d'un nouveau souffle urbain, regardent au-delà du périphérique pour s'installer. De belles plus-values en perspective.

**200  
KM**

**DE VOIES DE MÉTRO SERONT CONSTRUITES, QUI DOUBLERONT L'ÉTENDUE DU RÉSEAU ACTUEL POUR ATTEINDRE PLUS DE 400 KILOMÈTRES.**



# 43

**MILLIONS DE TONNES DE DÉBLAIS** (4257 fois le poids de la tour Eiffel) seront excavés au cours de la construction du Grand Paris Express, dont 70% seront revalorisés. C'est 10 à 20% de plus que la quantité de déblais générés chaque année en Ile-de-France.

# 250

## CHANTIERS

seront en cours de réalisation et 24 tunneliers fonctionneront alors en même temps. Une situation inédite dans la région.

# 15 000

**EMPLOIS** directs et non délocalisables seront générés par an grâce aux travaux du Grand Paris Express.

### GRAND PARIS

**POPULATION**  
7,2 MILLIONS\*

**SUPERFICIE**  
814 KM<sup>2</sup>

### GRAND LONDRES

**POPULATION**  
8,9 MILLIONS

**SUPERFICIE**  
1572 KM<sup>2</sup>

\* Au dernier recensement.

les usagers. Une aubaine pour les constructeurs ferroviaires : Alstom, Siemens ou encore Thales sont tous en ordre de marche pour cette prochaine bataille.

Une rivalité qui ne manque pas, pour certains contrats, de faire naître des contentieux compte tenu de l'importance des montants en jeu. A l'image du spécialiste des transports publics Keolis qui ne digère pas que, à l'inverse de ce qui est communément réalisé partout ailleurs dans le monde, l'exploitation des lignes du

futur métro automatique ait été dissociée de la gestion de son infrastructure, au profit de la RATP. Une situation qui promet de nouvelles passes d'armes entre les deux rivaux lors de l'ouverture des appels d'offres entre 2019 et 2022.

Du côté des collectivités aussi, on se réjouit des futures retombées économiques du projet. La Métropole du Grand Paris (MGP), créée en janvier 2016 et composée des 131 agglomérations qui forment la nouvelle métropole, s'active. «Nous