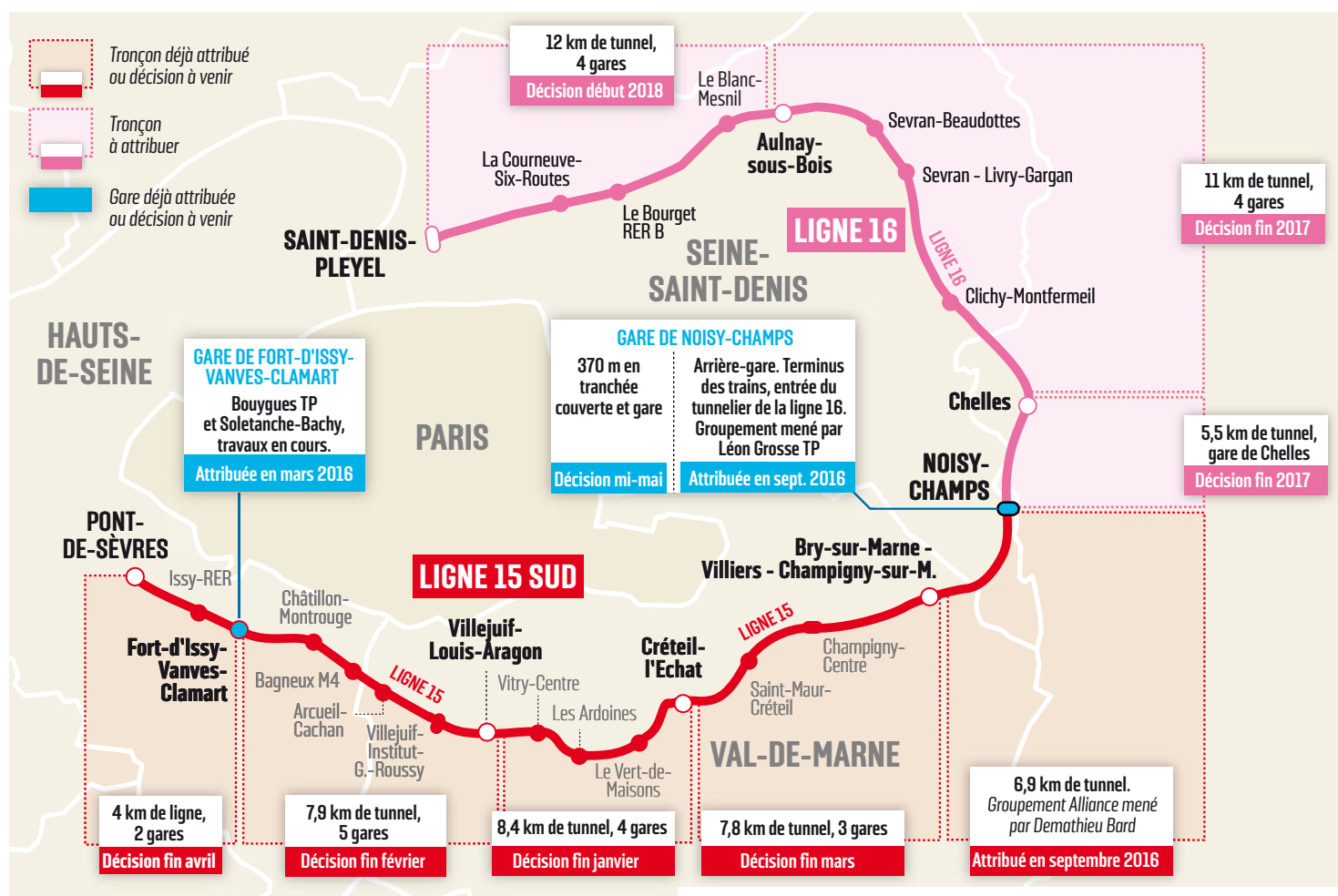


# Grand Paris : la bataille du métro a commencé

Cette année marque le début des travaux de quatorze des seize gares de la ligne 15 Sud et la mise en route du premier tunnelier. Constructeurs, exploitants... un chantier gigantesque à 25 Md€ qui en fait rêver plus d'un.



Les usagers doivent attendre 2022... et subir les travaux

**SI LES ENTREPRISES** sont à pied d'œuvre, les particuliers, eux, ne sont pas près de monter dans ces nouveaux métros. La première ligne ouverte au public, la 15 Sud (Pont-de-Sèvres - Noisy-Champs), ne sera mise en service qu'en 2022... si les délais sont tenus. Mais, si tout va bien, les ouvertures se succéderont jusqu'en 2030 à un rythme soutenu. En 2023-2024, la ligne 16 (Saint-Denis-Pleyel - Noisy-Champs), la 17 (Pleyel - Roissy), la 14 Sud (Olympiades - Orly) et la 18 (Orly-CEA - Saint-Aubin) entreront en service. En 2025, suivront la 15 Est (Pont-de-Sèvres - Nanterre), avant les derniers tronçons Nanterre - Pleyel en 2027. Le Grand Paris Express devrait être bouclé avec les prolongements de la 15 Est à Champigny et de la 18 vers Versailles. En attendant, les Franciliens vont subir la construction simultanée de dizaines de gares, le creusement en continu de centaines de kilomètres de tunnels et l'évacuation de 43 millions de tonnes de déblais, par voie fluviale mais aussi, beaucoup, par camions. La Société du Grand Paris promet de faire de « l'acceptabilité sociale » du chantier une priorité, avec des mesures d'aide pouvant aller jusqu'à des indemnités et des solutions innovantes.

PAR JEAN-GABRIEL BONTINCK

C'est le marché du siècle, qui fait saliver plus d'une entreprise. Le Grand Paris Express, c'est 200 km de lignes nouvelles de métro et 68 gares à construire d'ici 2030, soit un chantier d'au moins... 25 Md€. « Un investissement d'avenir qui portera l'économie du pays », a lancé Philippe Yvin, président de la Société du Grand Paris (SGP), lors de ses vœux la semaine dernière. 2017 marque l'entrée en chantier de quatorze des seize gares de la ligne 15 Sud (Pont-de-Sèvres - Noisy-Champs), et la mise en route du premier tunnelier. Un chantier gigantesque qui fait rêver PME, poids lourds du BTP, pros des transports et élus.

## QUI POUR CREUSER ET CONSTRUIRE ?

Plus de 4 000 salariés travaillent déjà sur le futur métro (2 500 ingénieurs et architectes, 1 500 ouvriers). Certains étaient à pied d'œuvre cette semaine avec SNCF Réseau pour une première opération majeure (5 M€) : le ripage d'un pont sous des voies de chemins de fer (photo ci-contre), à Champigny (Val-de-Marne). Il y en aura des dizaines

d'autres ! Plus d'un milliard d'euros de travaux sont prévus cette année et, au plus fort des chantiers, en 2018, la Fédération régionale des travaux publics table sur 22 000 emplois.

Pour répartir cette masse de travail, la SGP a tronçonné les lignes en différents lots, afin que plusieurs entreprises puissent creuser ou construire les gares en même temps. 2017 sera très importante : les cinq derniers marchés de la 15 Sud et les deux premiers de la 16 seront attribués, soit près de 9 Mds€ ! Bouygues, Vinci et Eiffage, les géants français du secteur, sont dans les starting-blocks.

Mais l'attribution en 2016 d'un premier tunnel de 7 km pour 363 M€ au Français Demathieu Bard, associé à des Italiens, des Belges et des Suisses, a fait grincer quelques dents. « Il ne peut pas y avoir de préférence nationale, c'est interdit », tranche Philippe Yvin. En revanche, la SGP oblige les entreprises à faire travailler 20 % de PME. Un observatoire sera lancé dans les prochains jours pour vérifier que cette disposition est bien appliquée.

## QUI POUR FAIRE ROULER ?

Selon la loi sur le Grand Paris, la RATP, opérateur historique du mé-



Champigny (94), mardi dernier. Les travaux spectaculaires de la gare de la future ligne 15 Sud ont débuté.

tro parisien, bénéficie de droit de la gestion des infrastructures (rails et tunnels) du Grand Paris Express. Mais l'exploitant (celui qui fera rouler les métros) sera, lui, désigné à l'issue d'un appel d'offres ouvert à la concurrence. Celui-ci doit être lancé cette année. La RATP sera bien sûr sur les rangs, mais aussi Keolis (filiale de la SNCF), et sans doute d'autres professionnels des transports, français ou étrangers. La bataille sera rude. Keolis a déjà redouté publiquement que la gestion des infrastruc-

tures ne donne un avantage à la RATP, et a lancé une opération séduction pour montrer son savoir-faire, à Londres par exemple.

La même compétition devrait avoir lieu pour le matériel roulant : Alstom et ses concurrents seront sans doute sur les rangs pour construire les rames. La SGP va lancer cette année le marché des métros automatiques de la 15 Sud : à la clé, la construction de 120 trains, représentant 516 voitures, d'ici à 2025 ! Le gagnant sera connu en 2018.

## QUI POUR DIRIGER ?

C'est une autre bataille, en coulisses, qui s'est jouée jusqu'en fin d'année dernière. Celle pour la gouvernance du futur métro. Valérie Pécresse a milité pour une fusion entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif), qu'elle préside, et la SGP. Une idée rejetée par Philippe Yvin, et ensuite par le Conseil économique, social et environnemental (Ceser), sollicité pour donner un avis.

Grâce à un lobbying discret et efficace, la SGP conserve son autonomie – et ses milliards... pour l'instant. Car les prochaines échéances électorales vont contribuer à remettre le dossier sur la table. Une autre étape dans la bataille du Grand Paris.

## CONTACTEZ-NOUS

Une question, une info ? Notre adresse : [transports@leparisien.fr](mailto:transports@leparisien.fr)