

NEWSEXPRESS

LE FIL D'ACTUALITÉ DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS



GRAND ANGLE

« Inventons la métropole » : et les gagnants sont...

Devant plus de 2 000 personnes réunies ce 18 octobre au Pavillon Baltard de Nogent-sur-Marne, les noms des 51 lauréats du concours « Inventons la métropole du Grand Paris » ont été dévoilés.

Plus de 200 heures d'auditions ont été nécessaires au jury pour désigner les 51 lauréats de cet appel à projets ambitieux, le plus grand concours d'aménagement, d'architecture et d'urbanisme d'Europe. « On sent battre le cœur de la métropole à travers tous ces projets », annonce Patrick Ollier, le président de la Métropole du Grand Paris, dans un Pavillon Baltard comble. Les enjeux étaient de taille pour les candidats, qui devaient à la fois tenir compte de la diversité des équipements à proposer, des nouvelles opportunités à offrir aux habitants et des contraintes, parfois fortes, des différents environnements. Les projets retenus témoignent à la fois de cette complexité et de cet équilibre : sur 2,1 millions de m² qui

LE CHIFFRE DU MOIS

68

C'est le nombre d'arbres, des *Paulownia tomentosa*, qui seront plantés le 26 novembre à Nanterre. Chaque gare du Grand Paris Express accueillera sur son parvis un « arbre repère ». Les habitants des villes desservies par le futur métro peuvent aussi recevoir des « arbres échos ». Pour participer à ce projet, rendez-vous [ici](#).

seront construits, 39% seront consacrés aux logements, 41% aux bureaux, 8% aux services et équipements publics et 8% aux surfaces commerciales. Les espaces verts ne seront pas en reste, avec 12ha de ferme urbaine.

Le Grand Paris Express, ciment de la métropole

Sur ces 51 projets d'aménagement de sites à fort potentiel de développement, 19 concernent des quartiers de gare du Grand Paris Express. Comme le souligne Philippe Yvin, président du directoire de la Société du Grand Paris, le nouveau métro « *constitue un point d'appui décisif* » pour la concrétisation d'une métropole attractive et durable. Sur ces zones en particulier, il était nécessaire d'établir un équilibre entre bâtiments tertiaires et résidentiels. Ainsi, les propositions d'aménagement sélectionnées représentent à elles-seules 8 000 logements et des quartiers d'affaires regroupant de nombreux bureaux et incubateurs. Parmi elles, celle de la Compagnie de Phalsbourg, lauréate de la consultation pour le site d'Arcueil – Le Coteau, situé à proximité de trois gares du Grand Paris Express (Arcueil – Cachan et Villejuif Institut Gustave-Roussy sur la ligne 15, Kremlin-Bicêtre Hôpital sur la ligne 14), ou encore celle proposée par le mandataire Sogelym Dixence Holding sur Saint-Denis – Secteur Pleyel (« Les Lumières Pleyel »), site emblématique de près de 4 ha et nœud de correspondances unique entre les lignes 14, 15, 16 et 17.

Plus de 7 milliards d'euros d'investissements privés

Parmi les lauréats, on retrouve le mandataire Linkcity Île-de-France, dont pas moins de sept projets d'aménagement ont été retenus par le jury. Trois d'entre eux concernent des quartiers qui accueilleront une gare du Grand Paris Express. C'est le cas, par exemple, du Triangle Ouest, situé au sud du carrefour du Pont de Bondy, qui sera desservi par la ligne 15. Le projet Antonypôle, dont la future gare figure sur le tracé de la ligne 18, prévoit des logements, des commerces et des immeubles tertiaires haut de gamme sur près de 40ha. Autre exemple, le pôle gare des Ardoines à Vitry-sur-Seine (ligne 15). Comme l'indique Mehdi Metiba, chef de projet sur ce dossier, « *l'enjeu prioritaire était de répondre à des problématiques locales. Il était primordial de s'approprier l'environnement et rencontrer rapidement les acteurs locaux pour bâtir le projet avec eux* ». Sur 140 000 m², près de 100 000 m² seront consacrés à des bureaux, représentant 10 000 emplois, mais satisfaire les besoins des Vitriots, des travailleurs et des 100 000 voyageurs quotidiens avec des surfaces commerciales, des pôles de mobilité douce et un lieu d'échanges culturels était aussi une composante essentielle du projet. « *La qualité patrimoniale des sites constitue la richesse de ce concours* », commente-t-on du côté de l'agence d'architecture ANMA (Agence Nicolas Michelin et Associés), chargée de la réhabilitation d'un fort militaire dans le quartier gare La Redoute des Hautes Bruyères à Villejuif. Au total, ces projets architecturaux et urbains vont générer 7,2 milliards d'euros d'investissements privés au cours des sept prochaines années.

© Société du Grand Paris / Isabelle Tabellion

ZOOM SUR

La vidéo de la démolition de la tour Utrillo

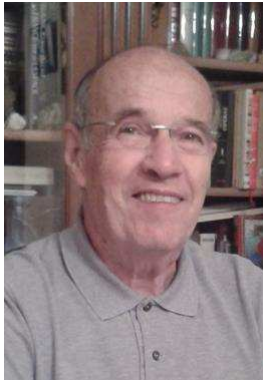


À Clichy - Montfermeil, les travaux préparatoires débutés en 2016 ont conduit à la démolition de la tour Utrillo. Avant d'accueillir les Ateliers Médicis, chargés de réaliser un haut lieu culturel sur le site, le terrain servira de zone de stockage et de base de vie pour les acteurs du chantier de la gare. Découvrez les dernières images [en vidéo](#).

Tout savoir sur le métier de mineur-boiseur



À Montreuil (Seine-Saint-Denis), des jeunes en insertion professionnelle se forment au métier de mineur-boiseur. Ils apprennent les techniques pour aménager une partie des galeries nécessaires au Grand Paris Express. Des techniques qui étaient déjà utilisées pour la construction du métro parisien. Retrouvez le reportage [ici](#).



« L'entrée en action du premier tunnelier est une étape décisive »

Marcel Rat, expert au comité des travaux souterrains de la Société du Grand Paris

Venez assister au repas de chantier à la gare Arcueil-Cachan



1 On parle souvent de défi quand on évoque le fait de construire un métro dans l'environnement du Grand Paris. Est-ce vraiment le cas ?

La difficulté première est la géologie du bassin parisien. On pourrait penser qu'avec tous les travaux qui ont déjà été faits dans la métropole et en Île-de-France, on connaît parfaitement le terrain, mais ce n'est qu'en partie vrai. Les formations géologiques du Grand Paris sont très hétérogènes. On observe des variations importantes d'épaisseur des couches et de leurs caractéristiques mécaniques. On passe sous d'anciennes carrières souterraines, dans des terrains gypseux qui ont subi des dissolutions, on creuse dans des terrains argileux très déformables... Il faut aussi tenir compte des nappes aquifères. Toutes les zones nécessitent une grande vigilance et un suivi très précis. L'autre difficulté majeure, c'est la concentration de tunneliers que nous allons connaître dans la métropole avec la construction du métro. Lorsque le projet atteindra son pic d'activité, une dizaine de tunneliers creusera simultanément. C'est du jamais vu en Europe ! Le défi est aussi humain, car ces travaux vont nécessiter des besoins considérables en main d'œuvre.

Les 1er et 2 novembre, une opération de grande envergure est réalisée sur le chantier du Grand Paris Express : le ripage d'une dalle de béton de 3 000 tonnes sous les voies du RER B. Cette opération nécessite la fermeture du RER B du 1er au 5 novembre inclus. Assistez à cette prouesse technique et à des performances artistiques au cours d'un dîner de chantier qui a lieu le 1er novembre ! [En savoir \[+\]](#)

2 Dans ce contexte, quel est le rôle du comité des travaux souterrains ?

Nous agissons en tant que conseillers auprès de la Société du Grand Paris, à qui nous faisons des suggestions, donnons des recommandations et soumettons des points d'amélioration. En tant que maître d'ouvrage, elle fait part de nos observations aux maîtres d'œuvre qui ont ensuite l'entière responsabilité du contrôle de l'exécution des travaux. Pendant deux ans, nous avons suivi toutes les études de conception. Dans certains secteurs par exemple, nous avons suggéré de modifier le tracé des lignes du Grand Paris Express. Nous avons aussi estimé qu'il n'était pas nécessaire de creuser toutes les gares à 50 m de profondeur, et que certaines pouvaient être remontées à moins de 30 m, ou encore que certaines reconnaissances prévues n'étaient pas les mieux adaptées ou insuffisantes. Aujourd'hui, notre mission de conseil se poursuit dans le cadre des travaux. La Société du Grand Paris nous consultera pour connaître notre opinion sur une variante de travaux proposés par l'entreprise, lors d'une évolution du planning entraînant des changements de phasage critiques ou encore en cas de tassement du sol plus important que prévu.

Les travaux ont commencé, restez informés !



Sur le site de la Société du Grand Paris, retrouvez toutes les informations relatives aux travaux qui se déroulent dans votre ville.

[Villes de la ligne 15 Sud](#)

[Villes de la ligne 15 Ouest](#)

[Villes de la ligne 16](#)

[Villes de la ligne 17](#)



Le premier tunnelier du Grand Paris Express arrivera sur le site de Champigny en novembre et commencera à creuser début 2018. Comment abordez-vous cette échéance ?

L'entrée en action du premier tunnelier est une étape décisive pour toute la suite du chantier. Il est donc particulièrement important que tout se passe bien. C'est aussi un rendez-vous symbolique pour les entreprises : la mise en place d'un tunnelier fait d'ailleurs l'objet d'une cérémonie. Mais c'est surtout un moment clé pour la population. Mis à part pour les riverains qui habitent près des chantiers, la notion du Grand Paris Express reste encore un peu abstraite. Pour le grand public, commencer à faire un tunnel, c'est faire le métro !

S'inscrire | Se désinscrire

Pour consulter l'ensemble des newsletters, **[cliquez ici](#)**

www.societedugrandparis.fr

