

Le chantier du Grand Paris est lancé



Gares, tunnels, voies ferrées, logements... les travaux ont démarré. 28 milliards d'euros seront investis dans ce projet gigantesque.

Le tunnelier de la ligne 14 du métro, au niveau de la future station Pont-Cardinet.

Le Grand Paris, un chantier hors norme

Jusqu'en 2030, les nouvelles lignes de métro mobiliseront 28 milliards d'euros d'investissement.

ENQUÊTE

JEAN-YVES GUÉRIN @jyguerin

TRANSPORT À Clamart, Bouygues a commencé le chantier cet été. Pour l'instant, le groupe de BTP fore les fondations de la future gare du Grand Paris Express. Dans le quartier des Ardoines, à Vitry, des entrepôts viennent d'être démolis à l'endroit où sera construite la nouvelle gare. Lancés en juin, les travaux pour construire la ligne 15 Sud du métro automatique qui reliera le pont de Sèvres à Noisy-Champs avançant à un bon rythme. La preuve que le Grand Paris Express est entré dans une phase opérationnelle.

Ce chantier titanesque de 28 milliards d'euros consiste à construire quatre nouvelles lignes (15, 16, 17 et 18) et à en prolonger trois (11, 12 et 14) ainsi que celle du RER E. Tout cela, pour l'instant, dans une relative indifférence. « *Tout le monde s'en fout* », déclarait récemment Jean-François Carcano, le préfet d'Île-de-France. Peut-être parce que la livraison des nouvelles lignes est encore lointaine : la première inauguration (la 15 Sud) n'est pas prévue avant 2022.

Travailler dans une région aussi dense pose des problèmes spécifiques. Il faut creuser plus profond pour passer sous tous les réseaux existants

PHILIPPE AMEQUN, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE BOUYGUES TRAVAUX PUBLICS

Mais, quand les échéances se rapprochent, les habitants de la région capitale réaliseront certainement que ce nouveau réseau de transport leur simplifiera la vie. Avec le Grand Paris Express, il faudra 34 minutes pour aller de l'aéroport de Roissy à Noisy-Champs contre une heure aujourd'hui ; 28 minutes de gare du Nord à Vitry contre 49 maintenant. « *En quinze ans, on va doubler la surface du métro*, s'enthousiasme Philippe Yvin, président de la Société du Grand Paris (SGP) qui coordonne la construction de ces nouvelles lignes. Il n'y a pas eu un chantier d'une telle ampleur depuis la construction des villes nouvelles dans les années 1960. »

Pour financer cet énorme projet, les pouvoirs publics ont choisi

un modèle original. La SGP empruntera une grande partie des 28 milliards dont elle a besoin. Elle terminera de la rembourser quarante ans après la livraison de la dernière ligne (la 18) en 2030. Elle fera face à ses mensualités grâce à deux types de ressources. Des rentrées fiscales (taxe spéciale d'équipement Grand Paris, taxe locale des bureaux...) de 560 millions d'euros qui'elle touche depuis 2013. Et des ressources propres de 230 millions à partir de la mise en service du métro automatique (location du réseau à l'exploitant, loyers payés par les commerces, location du système de fibre optique...).

Pour l'instant, la SGP a déjà dépensé un milliard d'euros. Car, depuis deux ou trois ans, les sociétés d'ingénierie chargées de concevoir

les lignes travaillent d'arrachepied. « *Le Grand Paris Express pèse deux fois plus dans nos comptes que les trois lignes ferroviaires à grande vitesse en France dont la construction s'achève*, avance Benoît Clocheret, directeur général d'Artelia, un des leaders du secteur dans l'Hexagone. *Nous avons recruté 200 personnes sur ce projet*. » Mais ce sont bien les groupes de BTP qui décrochent les plus grosses affaires : la construction des lignes. Le lot le plus important qui sera attribué en 2018 atteindra 1,5 milliard d'euros. Il concernera la construction sur la ligne 16 de 18 kilomètres de voies entre Saint-Denis-Pleyel et Aulnay-sous-Bois.

D'ores et déjà, un groupement constitué des français NGE et Demathieu Bard, du suisse Implenia

et de l'italien Pizzarotti a remporté en septembre un contrat de 378 millions d'euros pour creuser un tunnel de 7 kilomètres sur la ligne 15 Sud à côté de Bry-sur-Marne. Les travaux commenceront début 2017. De son côté, depuis cet été, Vinci construit pour 496 millions une nouvelle gare sous le Cnit à la Défense dans le cadre du prolongement à l'ouest de la ligne E du RER.

Des chantiers très complexes. « *Travailler dans une région aussi dense pose des problèmes spécifiques*, souligne Philippe Amequin, directeur général de Bouygues travaux publics. *Il faut creuser plus profond pour passer sous les réseaux (eau, gaz, lignes de métro et de train existantes...)*. Cela nous

amène à travailler en hyperbarie plus importante qu'à l'accoutumée, ce qui rend les opérations de maintenance du tunnelier encore plus complexes. » Ce défi est d'autant plus difficile que les délais de livraison sont très tendus. De là à craindre des retards habituels dans le BTP ? « *Si Paris est choisi pour organiser les Jeux olympiques 2024*, estime Philippe Yvin, ce sera un formidable aiguillon pour respecter le planning. » ■



Keolis cherche à déloger la RATP du futur métro automatique

VALÉRIE COLLET @V_Collet

La bataille de Paris a commencé entre la RATP et Keolis (filiale du groupe SNCF), deux vedettes françaises du transport public. Toutes deux comptent décrocher l'exploitation des quatre nouvelles lignes de métro automatique du Grand Paris Express qui vont ceinturer la capitale d'ici à 2030. L'enjeu est d'importance : le Grand Paris Express va doubler la taille du métro actuel passant ainsi de 200 à 400 kilomètres de lignes. Le gigantesque chantier va coûter 25 milliards d'euros et son fonctionnement près d'un milliard d'euros par an. Pour l'emporter, les dirigeants des deux entreprises publiques ne se feront pas de cadeau.

Jean-Pierre Farandou, le PDG de Keolis, ne se remet pas d'avoir perdu il y a six ans une première manche contre la RATP. Le dirigeant de l'époque, Pierre Mongin, avait su convaincre les élus que, comme pour le réseau de métro parisien, la RATP était la mieux placée pour gérer l'infrastructure (gares, voies, signalisation, maintenance...) du futur métro auto-

matique. La mainmise de la RATP sur le réseau du Grand Paris Express est donc inscrite dans la loi. En revanche, l'exploitation des lignes fera l'objet d'un appel d'offres ouvert à la RATP et à ses concurrents.

Pionnier et leader mondial

Mais le dirigeant de Keolis n'en démord pas : la découpe d'un métro automatique en deux avec un gestionnaire d'infrastructure d'un côté et un exploitant de l'autre va dénaturer l'intérêt même de ce type de métro. « *Le point fort du métro automatique, c'est justement d'être totalement intégré*, explique Jean-Pierre Farandou. *Aucun autre métro automatique dans le monde ne découpe le gestionnaire de l'exploitant. Ça nous pose question*. » Et de rappeler que Keolis est à la fois le pionnier et le leader mondial du métro automatique. L'entreprise a lancé le VAL (Ville neuve - d'Ascq - Lille) il y a 33 ans. Et, depuis, Keolis a ajouté d'autres villes disposant de ligne automatique à son palmarès : Lyon, Rennes et, en 2014, le réseau londonien des Docklands (DLR) long de 40 kilomètres emprunté par 102 millions de passagers chaque

Chantier du métro du Grand Paris Express à Villejuif, dans le Val-de-Marne. LEVESQUE/IP3 PRESS/MAXPPP



année. Keolis s'approprié à ouvrir d'autres lignes à l'étranger : à Hyderabad en Inde et à Shanghai.

En face, la RATP revendique depuis des années la place de leader mondial du métro automatique en s'appuyant sur son expertise avec la ligne 14 (9 kilomètres) du métro parisien ouverte en 1998. En 2005, la ligne 1 du métro a aussi été automatisée. La ligne 4 devrait suivre en 2022. Elisabeth Borne, qui a succédé à Pierre Mongin, marche dans ses pas. Elle s'est étonnée de la virulence de Keolis concernant le problème de concurrence posé par la RATP déjà en charge de l'infrastructure

et candidat à l'exploitation. « *C'est un choix fait par le législateur*, rappelle-t-elle, *avec pour objectif d'assurer un niveau de sécurité optimal en séparant les fonctions d'opérateur et de gestionnaire d'infrastructure, afin d'avoir une vision de long terme sur les infrastructures*. C'est pour cela que le législateur a choisi de confier ce rôle, à Paris, à la RATP en raison de ses savoir-faire de maintenance. »

Lors de sa nomination, la présidente de la RATP avait déclaré sa confiance dans la capacité de la RATP à remporter l'exploitation des lignes du Grand Paris Express. La mise en service devrait s'échelonner entre 2022, avec celle de la ligne 15 au sud, puis 2023 et 2024 pour les lignes 16 et 17, et 2025 pour les tronçons ouest et nord de la ligne 15. Les dernières étapes seront franchies en 2027 et 2030.

Pour l'heure, les concurrents de la RATP (Transdev, MTR...) attendent la publication des décrets d'application qui fixeront les missions du gestionnaire d'infrastructure du Grand Paris Express et de l'exploitant. Ils devraient se bousculer pour le premier appel d'offres lancé des 2017. ■

Un péage inversé sur la ligne 15 Sud

Comment limiter les embouteillages pendant la construction des nouvelles lignes de métro automatique ? Dès 2017, la Société du Grand Paris (SGP) testera une formule à Boulogne sur la ligne 15 Sud : le péage inversé. « *Il s'agit de donner une petite rétribution financière aux automobilistes volontaires à chaque fois qu'ils ne prendront pas leur voiture pendant les heures de pointe* », explique-t-on chez Egis, la société d'ingénierie qui a soufflé cette idée. Au départ, ce système sera proposé aux salariés des entreprises de Boulogne qui ont envie de jouer ce jeu-là. Pour contrôler s'ils respectent leurs engagements, les automobilistes accepteraient que soit installé sous leur voiture un boîtier signalant à quelle heure ils entrent dans la zone à problème. Le péage inversé a déjà fait ses preuves aux Pays-Bas. « *À Rotterdam, un programme de ce type compte 12 000 participants*, explique-t-on chez Egis qui l'a déployé dans la ville. *Les automobilistes reçoivent 3 € par trajet non effectué en heure de pointe avec une ristourne maximum de 120 €*. Cela a permis de réduire le trafic de 5 à 10 % ».

J.-Y. G.

Les gares attirent les logements

L'immeuble surplombera la gare d'Issy-les-Moulineaux sur la ligne 15 Sud. À l'intérieur, une centaine de logements dont des HLM et un espace de coworking. Le promoteur immobilier, Icade, qui a gagné l'appel d'offres fin 2015, livrera ce bâtiment de 7500 m² à l'horizon 2022-2023, lorsque la nouvelle ligne de métro automatique entrera en service. En déployant le Grand Paris Express, les pouvoirs publics veulent désenclaver certains territoires de la banlieue parisienne, mais pas seulement.

Ils comptent aussi dynamiser la construction de logements neufs dans des quartiers enfin bien desservis par les transports en commun. Un véritable besoin car la pénurie d'appartements fait rage en région parisienne et rend les logements très chers. «D'ici à 2030, nous construisons 250 000 logements», affirme le président de la Société du Grand Paris (SGP), Philippe Yvin. *«Comme ils seront en moyenne deux fois moins chers qu'à Paris, cela permettra de loger des professions intermédiaires (enseignants, infirmières, policiers...) qui n'ont pas les moyens d'acheter un appartement dans la capitale.»*

Ce mouvement est lancé avec une multitude d'initiatives. La SGP a déjà attribué trois appels d'offres pour construire des logements et des bureaux sur une nouvelle gare. Parallèlement, les villes qui accueillent le métro automatique réfléchissent au devenir des quartiers proches de ces moyens de transport. Par exemple, à Vitry, la ZAC des Ardoines, qui sera desservie par une nouvelle gare, changera de visage. Demain, cette zone artisanale sera occupée notamment par 6 000 logements. «Avec cinq autres promoteurs, nous réaliserons là une première tranche de 400 à 500 logements qui devraient être livrés à l'horizon 2020 à 4 000 euros/m²», illustre Philippe Piazza, directeur général d'Eiffage Immobilier. À Marne-la-Vallée, où se croiseront les lignes 11, 15 et 16, un nouveau quartier de 100 000 m² mêlant loge-



ments, bureaux et commerces sera réalisé par Bouygues.

La métropole du Grand Paris a aussi lancé en octobre un grand appel à projets demandant aux promoteurs leurs idées pour redynamiser une soixantaine de quartiers en désherence. Sans compter que le gouvernement a identifié une quinzaine de communes proches du Grand Paris Express où il mettra le paquet pour bâtir des logements. Sur six territoires (le campus Grand Parc à Villejuif, l'ex-usine PSA d'Aulnay), cela passera par la création d'une opération d'intérêt national (OIN) afin d'accélérer l'obtention des permis de construire.

Pas de flambée des prix

Cette fièvre bâtisseuse et la construction de nouvelles gares pourraient faire craindre une inflation des prix de l'immobilier ancien dans les villes à proximité du Grand Paris Express. «Pour l'instant, on n'observe pas d'augmentation des prix atypique dans les communes qui auront une nouvelle gare si ce n'est à Saint-Ouen, où ils ont grimpé de 5,4 % au cours de l'année», affirme Didier Camadonna, président de la chambre Fnaim du Grand Paris. Les plus optimistes soulignent que, de toute façon, l'afflux de nouveaux logements évitera l'envolée des tarifs. Didier Camadonna se montre plus prudent. «S'ils doivent monter, dit-il, les prix commenceront à augmenter trois ans avant l'ouverture de ces lignes, quand les projets deviendront plus concrets pour les habitants.» ■ **J.-Y.G.**

Desservie par une nouvelle gare, la ZAC des Ardoines, à Vitry (Val-de-Marne) sera occupée par 6 000 logements.

GUIGNARD/AIR-IMAGES.NET

CHRONOLOGIE

AVRIL 2009

Nicolas Sarkozy, alors président de la République, lance le projet d'un métro automatique autour de Paris.

JUIN 2010

Vote de la loi actant la création d'un métro automatique à Paris.

JUILLET 2010

Création de la Société du Grand Paris (SGP), chargée de coordonner la construction du Grand Paris Express.

MARS 2013

Jean-Marc Ayrault, alors premier ministre, finalise le budget du Grand Paris Express.

OCTOBRE 2014

Manuel Valls, alors premier ministre, indique que les aéroports d'Orly et de Roissy seront reliés à Paris par le Grand Paris Express en 2024, contre 2027 initialement.

JUIN 2016

Lancement du chantier du Grand Paris Express.

2022

Mise en service de la ligne 15 Sud (de Noisy-Champs à Pont-de-Sèvres), première ligne du GPE terminée.

2030

Mise en service des dernières lignes du GPE, dont la 18 du CEA Saint-Aubin à Versailles-Chantiers.

Une gouvernance qui divise

EMMANUEL GALIERO

egaliero@lefigaro.fr

ET SOPHIE DE RAVINEL @S2RVNL

Valérie Pécresse, présidente LR du conseil régional d'Île-de-France, est favorable au Grand Paris selon le projet, initialement porté et défendu par Nicolas Sarkozy, de créer les conditions d'un grand développement régional, notamment en matière de transports, logements et environnement. En revanche, elle a très tôt manifesté des réserves concernant la Métropole du Grand Paris, la structure de gouvernance prévue pour piloter Paris et trois départements de la petite couronne (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne). Ce conseil métropolitain est aujourd'hui présidé par Patrick Ollier (LR). Anne Hidalgo, maire de Paris, y siège en place de vice-présidente, et Manuel Valls s'est prononcé en faveur de la métropole.

Pour sa part, Valérie Pécresse plaide pour une région métropole du Grand Paris où plusieurs compétences pourraient fusionner. Farouchement opposée à un mille-feuille territorial impliquant cinq niveaux, elle a dénoncé un «enchevêtrement administratif» conçu «pour des raisons politiciennes», en jugeant également que ce projet était une source d'exclusion, de complexité et de taxes.

Statut particulier

Selon l'ancienne ministre de l'Enseignement supérieur, une vision plus large du «Très Grand Paris» est préférable. Elle a annoncé son intention de réformer «de l'intérieur» la structure pour que celle-ci puisse englober l'ensemble de l'Île-de-France.

En visant cet objectif, Valérie Pécresse travaille à la rédaction du statut particulier de la région métropole dans le cadre de la présidentielle. Elle imagine la possibi-

Valérie Pécresse, présidente LR du conseil régional d'Île-de-France.

A. DELPEV/CIT/IMAGES



lité d'y transférer certaines compétences de l'État et assure que François Fillon, vainqueur de la primaire et candidat de la droite à la présidentielle, est favorable à cette idée.

Pour Anne Hidalgo, maire socialiste de la capitale, la question ne se pose même pas, «l'avenir de Paris, c'est le Grand Paris». Dans un entretien au journal *L'Humanité* en date du 15 décembre, elle souligne sa conviction : «Pour combattre les inégalités, lutter contre la pollution qui ne connaît pas de frontière administrative, renforcer l'attractivité économique ou encore répondre efficacement à la crise du logement», il faut «changer d'échelle» et «la plus pertinente», c'est la métropole. Au passage, Hidalgo prend soin de ne pas écarter les 131 maires des collectivités qui composent le Grand Paris, dont certaines sont déjà d'immenses ensembles. «La Métropole du Grand Paris, explique-t-elle, se fonde sur l'expérience et la légitimité des maires - qui ont une connaissance précise des besoins de leurs territoires, qui portent leurs inquiétudes et leurs espérances.» Mais cette métropole donne corps «à l'unité urbaine au sein de laquelle vivent, travaillent et s'épanouissent leurs habitants».

Légerement condescendante, Anne Hidalgo assure que la Région, c'est à dire sa présidente LR, Valérie Pécresse, ne doit pas voir la métropole «comme une concurrente, mais comme une alliée». Malgré son assurance, elle sait les dangers qui se profilent pour la métropole du fait de la possible alternance politique en 2017. ■



En quinze ans, on va doubler la surface du métro. Il n'y a pas eu un chantier d'une telle ampleur depuis la construction des villes nouvelles dans les années 1960,

PHILIPPE YVIN, PRÉSIDENT DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

250 000 logements

seront construits dans le cadre du Grand Paris