

# 2015, l'année où le supermétro va vraiment devenir réalité

Après des années d'élaboration, le Grand Paris Express entre dans le concret avec le début de travaux d'envergure le long de son tracé.

**TANT QUE LE PREMIER COUP** de pioche n'est pas donné, tout grand projet d'aménagement sensible pourrait disparaître un jour du calendrier comme éclatent les bulles de savon. C'est particulièrement vrai pour le Grand Paris Express, ce projet de métro automatique devant relier entre elles les banlieues d'Ile-de-France. Roulera-t-il un jour ? Les confirmations politiques ont beau se multiplier, il est compliqué de rendre tangible un réseau dont l'essentiel ne sera pas réalisé avant une décennie.

**Une idée des années 1990 qui prend enfin vie**

C'est pour cela que 2015 s'annonce comme un tournant pour le Grand Paris Express. Une « année charnière », dit la Société du Grand Paris (SGP) en charge de mettre en œuvre le projet, car elle va voir démarrer les premiers grands chantiers du supermétro. Si les travaux préparatoires à la gare d'Arcueil-Cachan (Val-de-Marne) ont déjà débuté, ils restent d'envergure limitée et se déroulent loin des yeux du public, dans l'enceinte même du ancien marché Carnot.

Rien à voir avec les déviations de réseau prévues dès le mois prochain à Issy-les-Moulineaux (Hauts-de-Seine) et à Champigny (Val-de-Marne) en avril, préhèses à

une multiplication des chantiers dans les mois à venir. Une situation qui soulève de nouveaux défis, entre autres concernant la gestion des nuisances liées au travail (*lire ci-contre*), mais qui marque l'entrée dans le concret du projet.

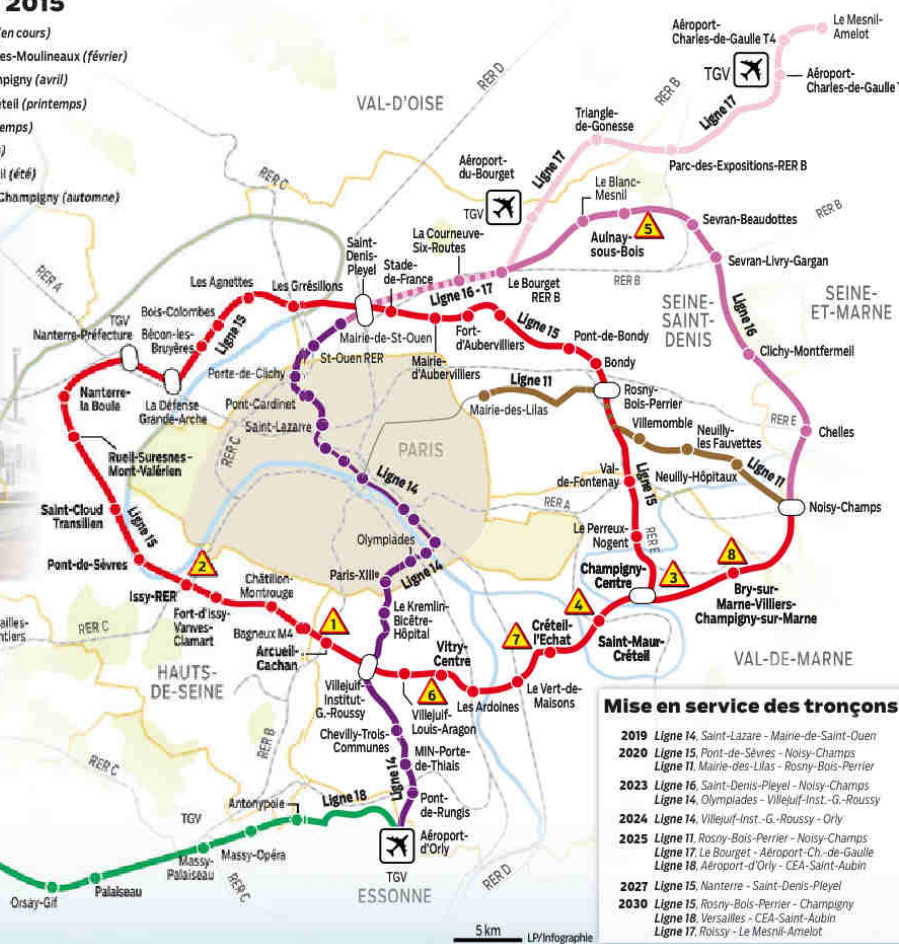
C'est une idée ancienne qui prend enfin vie : dès les années 1990, un métro périphérique est évoqué sous le nom d'« Orbital » et laissé dans l'oubli. Le conseil général du Val-de-Marne est revenu à la charge à partir de 2006 avec un projet baptisé « Métro de la Seine ». La RATP propose au « Métropolitique » et tandis que l'année suivante, le projet Ile-de-France porte le projet « Arc Express ». Ce dernier sera plusieurs années en concurrence avec le « métro du Grand Paris » annoncé par Nicolas Sarkozy en 2009.

Un accord est finalement trouvé le 26 janvier 2010 entre l'Etat et le réseau pour une fusion des projets. Le Grand Paris Express est né, et confirmé le 6 mars 2013 par Jean-Marc Ayrault, alors Premier ministre. Mais il faudra attendre le 27 septembre 2014 pour que soit signé l'ensemble du réseau : les derniers tronçons des lignes 15 et 18 ne seront bouclés qu'en 2030.

LOUIS MOULIN

## Les chantiers de l'année 2015

- ▲ Travaux préparatoires à la gare d'Arcueil-Cachan (en cours)
- ▲ Déviation de réseaux (eau, gaz, électricité) à Issy-les-Moulineaux (février)
- ▲ Déviation de réseaux (eau, gaz, électricité) à Champigny (avril)
- ▲ Travaux préparatoires à la gare de Saint-Maur-Créteil (printemps)
- ▲ Fouilles archéologiques à Aulnay-sous-Bois (printemps)
- ▲ Fouilles archéologiques à Vitry-Centre (printemps)
- ▲ Déviation de réseaux (eau, gaz, électricité) à Créteil (été)
- ▲ Travaux préparatoires au site de maintenance de Champigny (automne)



## La ligne 15 sud, les tout premiers travaux

**LES HABITANTS** de la banlieue sud vont être les premiers à se rendre compte du démarrage des travaux du Grand Paris Express. Car d'ici quelques semaines, c'est par la ligne 15 sud, qui doit relier en première fois mi-janvier et une station à Noisy-Champs (Seine-Saint-Denis), que le chantier va entrer dans sa phase concrète. « C'est simple, d'ici là fin de l'année, les déviations de réseaux de toutes les gares de la ligne 15 sud doivent être lancées », résume Christian Garcia, directeur des relations territoriales pour cette première ligne à construire.

En clair, les opérateurs du gaz, du téléphone, de l'électricité et autres réseaux d'assainissement doivent faire place nette sous terre aux emplacements des futures stations, sur une surface d'au moins 40 m x 150 m. Une opération très lourde, qui peut prendre jusqu'à 18 mois à certains endroits, mais sans laquelle aucun tunnelier ne pourra commencer à creuser. A Champigny, où deux gares sont prévues, les premières palissades et autres panneaux de déviation vont très vite faire leur apparition. D'autant qu'à la rentrée de septembre, c'est le chantier du site de maintenance et de remisage prévu dans la ville, où travailleront à terme 400 personnes, qui va débiter à son tour. Il démarrera par la dé-

molition des entreprises qui ont été déplacées du terrain de 10 ha et la création d'une nouvelle rue.

Face à tous ces changements pour les habitants du secteur, un comité de suivi va se réunir pour la première fois mi-janvier et une maison du chantier à destination du grand public est déjà prévue. « Nous ressentons à la fois l'impatience de ceux qui galèrent dans les déplacements de réseaux et autour d'hui, mais aussi l'inquiétude face au chantier, constate Dominique Adenot, maire PC de Champigny. On ne fait pas le chantier du siècle sans générer des nuisances. A nous de bien les expliquer et de dévier le plus possible les automobilistes de cette zone névralgique le temps des travaux ».

Des réunions publiques à destination des riverains devraient avoir lieu, à Champigny comme dans d'autres villes où se trouvent les stations, toujours durant l'année 2015. « Partout nous mettrons en place des plans de circulation et nous promettons d'être innovants sur la façon de communiquer auprès des riverains, des commerçants et des automobilistes », insiste Christian Garcia. C'est un chantier historique, telle une montagne qui s'élève face à nous, à nous de la gravir pas après pas.

LAURE PARNY

## Respecter le calendrier prévu

Les délais de réalisation du Grand Paris Express seront-ils tenus ? A priori oui. Les acquisitions foncières notamment sont bien avancées. Pour la ligne 15 sud, ce sont ainsi 80 % des terrains des futures gares et la totalité du futur site de maintenance et de remisage de Champigny qui sont devenus propriétés de la Société du Grand Paris (SGP). Il faut dire que le maître d'ouvrage du supermétro a privilégié au maximum les terrains plats, plus simples à acquérir, pour installer ses futures stations ou les puits de ventilation qui jalonnent ses lignes tous les 800 m.

En ce qui concerne les démontrements financiers des propriétaires privés des terrains sous lesquels passe le Grand Paris Express, une proposition de loi est à l'étude pour faciliter les démarches. La SGP a également passé un partenariat avec la Caisse des dépôts pour assurer un remboursement rapide des propriétaires concernés. « Pour l'instant, ce sont sur les composantes techniques, admises par le maître d'ouvrage du projet, en dans les deux pour tenir les délais », assure Philippe Yvin, le président de la SGP, le mois dernier.

## Démarcher

Le Grand Paris Express, c'est aussi beaucoup de démarches administratives. Parmi elles, les procédures publiques (une phase d'information et de consultation renforcée) sont essentielles et ont lieu ligne par ligne. Cette année, celle de la ligne 15 sud démarre dès le courant du second trimestre. Il faudra attendre la fin de l'année pour l'enquête publique sur la ligne 18 sud. Celle des lignes 17 nord et de la ligne 18 est prévue pour le début de l'année 2016.

Par ailleurs, les agents d'effres pour la maîtrise d'œuvre de la ligne 15 ont démarré dès le premier trimestre et ceux pour la ligne 17 nord avant l'été.

## Concierner sur la ligne 18

Le processus est désormais bien lancé : avant chaque enquête publique sur une de ses lignes, la Société du Grand Paris (SGP) lance une phase de concertation. Au cours d'une série de réunions publiques, les habitants peuvent alors s'informer et surtout prendre la parole pour alerter le maître d'ouvrage sur des points précis de l'équipement qui l'appartient à réaliser. En l'occurrence, c'est la ligne 18 qui sera concernée, au deuxième trimestre de l'année, par une phase de concertation. Elle devrait notamment voir émerger des questions sur la faisabilité économique et environnementale de cette ligne qui est la plus « rurale » du réseau.

## Compléter le financement du réseau

La moitié en charge côté finances est impressionnante. La Société du Grand Paris (SGP) et la Caisse des Dépôts viennent de signer un protocole de coopération, mobilisation financière sans équivalent jusqu'à présent. La Caisse des Dépôts va prêter pas moins de 4,5 milliards à l'année à la SGP, ce qui ajoute à l'apport de 4,5 milliards accordé récemment par la Banque européenne d'investissement (BEI). « Ces prêts sont autant de garanties qui vont nous permettre d'aller sur les marchés pour compléter le financement du réseau », souligne Philippe Yvin. On a donc

## Créer les premiers emplois du Grand Paris Express

2015 ne sera certainement pas l'année phare du Grand Paris Express en termes de création d'emplois, mais là encore, ça démarre. Pour réaliser les déviations de réseaux, première phase concrète du chantier, on estime que la douzaine d'entreprises du gaz, de l'électricité, de l'assainissement ou du téléphone vont mobiliser un millier d'hommes cette année.

« Au plus fort du chantier, nous allons générer entre 10 000 et 15 000 emplois, deux tiers dans le BTP et un tiers

## Mise en service des tronçons

- 2019 Ligne 14, Saint-Lazare - Marie-de-Saint-Ouen
- 2020 Ligne 15, Pont-de-Sèvres - Noisy-Champs
- 2021 Ligne 11, Mairie-des-Lilas - Rosny-Bois-Perrier
- 2023 Ligne 16, Saint-Denis-Pleyel - Noisy-Champs
- 2024 Ligne 14, Olympiades - Villejuif-Inst.-G.-Roussy
- 2024 Ligne 14, Villejuif-Inst.-G.-Roussy - Orly
- 2025 Ligne 11, Rosny-Bois-Perrier - Noisy-Champs
- 2025 Ligne 17, Le Bourget - Aéroport-Charles-de-Gaulle
- 2025 Ligne 18, Aéroport-d'Orly - CEA-Saint-Aubin
- 2027 Ligne 15, Nanterre - Saint-Denis-Pleyel
- 2030 Ligne 15, Rosny-Bois-Perrier - Champigny
- 2030 Ligne 18, Versailles - CEA-Saint-Aubin
- 2030 Ligne 17, Noisy - Le Mesnil-Amelot

## Imaginer des gares innovantes



La maquette de la gare Saint-Denis-Pleyel a été dévoilée par le cabinet d'architectes Kengo Kuma. D'autres projets devraient être publiés cette année. (Kengo Kuma/SGP)

Les architectes déjà choisis travaillent d'arrache-pied sur les futures stations du Grand Paris Express. Les visuels de quelques gares ont d'ailleurs déjà été dévoilés, comme celle de Créteil l'Échat ou celle de Saint-Denis-Pleyel, un des nœuds du réseau. Mais au-delà de ces intentions architecturales, il va à présent falloir entrer dans le détail de chacune des stations. Au premier trimestre de 2015 doivent ainsi démarrer les études de conception détaillée des gares de la ligne 15 sud. Elles devront toutes respecter une « charte d'identité » définie par Jacques Fenier, l'architecte-conseil de la Société du Grand Paris (SGP) : un parvis en surface, une fontaine, un arbre et un « totem » signalétique avec écrans interactifs. Ce dernier élément doit matérialiser une des ambitions du Grand Paris Express : être un métro super connecté. De nombreuses propositions de services numériques en gare ont été formulées, comme la géolocalisation pour mieux orienter les usagers, ou la possibilité de se faire livrer ses courses commandées sur son mobile pendant le trajet lors de l'arrivée à la station.