

Le Grand Paris va transformer l'Île-de-France

Plus de 200 kilomètres de métro vont être construits autour de la capitale d'ici à 2030. Les premiers chantiers viennent de démarrer.

En région parisienne, l'été sera chaud pour le millier de personnes qui donnent déjà les premiers coups de pelle-touses au Grand Paris Express, ce projet de métros automatiques autour de la capitale. Pas question de chômer.

Le 15 août, l'effervescence devrait même être à son comble du côté de la nouvelle gare Fort d'Issy-Vanves-Clamart, sur le tracé de la prochaine ligne 15 sud. C'est ce jour-là que le toit de la structure, une dalle de béton de 60 m de long et 40 m de large pour un poids de 7 000 tonnes, environ celui de la structure de la tour Eiffel, sera « glissé » par des vérins hydrauliques en dessous des lignes de train existantes.

Un chantier titanesque presque parmi d'autres. En septembre, une quarantaine d'opérations auront démarré. Les premiers tunneliers vont eux aussi entrer en action. Au pic des travaux, vers 2020-2021, 250 chantiers seront en cours et 24 tunneliers fonctionneront alors en même temps. Du jamais-vu. Au point que les géants du BTP, Vinci, Bouygues et Eiffage ont créé une société commune pour commander dès à présent les engins, afin de ne pas être pris au dépourvu.

Le Grand Paris Express, initié en 2007 par l'ancien président de la République, Nicolas Sarkozy, cumule beaucoup de superlatifs. C'est le plus grand projet d'infrastructures en Europe et le quatrième au monde, derrière trois ouvrages chinois. « Pour un ingénieur, c'est le genre de chantiers que l'on ne rencontre qu'une fois dans sa vie », résume Xavier Huillard, le PDG de Vinci.

Quelques chiffres suffisent à en mesurer l'ampleur. Au total, 205 kilomètres de tunnels doivent être construits d'ici à 2030, avec quatre lignes de métro supplémentaires, deux extensions et 72 gares desservies, dont 68 nouvelles. Cela revient quasiment à doubler la taille du métro parisien, qui compte 220 kilomètres de lignes, dont dix seulement ont été mis en service depuis 2000. Ces métros vont créer une grande

rocade souterraine reliant entre eux les grands pôles économiques de la région. Ils permettront aussi de se déplacer d'une banlieue à une autre sans avoir à transiter par Paris. Difficile de ne pas y voir une révolution pour les 8,5 millions de Franciliens, usagers quotidiens des transports.

« Après la transformation de Paris par le baron Haussmann au XIX^e siècle et la création des villes nouvelles de Paul Delouvrier un siècle plus tard, la région parisienne va vivre sa troisième révolution », explique Philippe Yvin, le président de la Société du Grand Paris (SGP), l'établissement public mis en place par l'État pour piloter les travaux.

Ces futurs métros seront « un outil anti-apartheid social », lâche-t-il. Il s'agit « d'opérer enfin le rééquilibrage tant attendu entre l'est et l'ouest de la région », « d'effacer la frontière du périphérique » et de construire une seule métropole « de l'île de la Cité aux contours de l'A86 ».

Au pic des travaux, vers 2020-2021, 250 chantiers seront en cours et 24 tunneliers fonctionneront alors en même temps. Du jamais-vu.

Le Grand Paris Express



Source : Société du Grand Paris (SGP) LA CROIX IDP

Suite page 14. ●●●

Le Grand Paris va transformer l'Île-de-France

« Cela va relancer l'activité du secteur en Île-de-France, qui a souffert ces dernières années des réductions budgétaires des collectivités locales. »

●●● Suite de la page 13.

milliards d'euros, si l'on tient compte notamment des dizaines de milliers de logements qui vont être construits aux dernières normes environnementales.

« Ces nouvelles infrastructures vont améliorer considérablement le parc immobilier et lui donner un énorme coup de jeune. L'attribution des Jeux olympiques à Paris en 2024 serait la cerise sur le gâteau », estime Jean-Roch Varon, associé au cabinet EY. Les responsables de la SGP considèrent que cette offre massive de logements contribuera à faire baisser les prix au mètre carré, ou en tout cas à ralentir la hausse. Mais la plupart des professionnels en doutent.

En attendant que ces projets sortent de terre, les grands groupes du BTP se sont mis en ordre de marche. Vinci, Bouygues et Eiffage ont déjà remporté chacun un appel d'offres, pour des travaux compris entre 700 et 900 millions d'euros. Les grosses PME de la construction, comme Leon Grosse, le bordelais Fayat, NGE ou Demathieu Bard sont aussi sur les rangs.

« Cela va relancer l'activité du secteur en Île-de-France qui a souffert ces dernières années des réductions budgétaires des collectivités locales », souligne Robert Bello, coordonnateur du dossier Grand Paris chez Vinci. Entre 2008 et 2016, le nombre d'emplois du BTP dans la région est ainsi passé de 280 000 à 245 000. Le projet de Grand Paris devrait permettre la création de 20 000 emplois, selon les calculs de la profession.

« La priorité sera donnée à l'emploi local et si besoin on fera appel

à la province », explique-t-on à la Fédération nationale des travaux publics (FNTP). Le recours aux travailleurs détachés de l'Union européenne serait l'exception et ne concernerait que des tâches bien spécifiques. En septembre, « une académie du Grand Paris », ouvrira ses portes à Vitry-sur-Seine et à Aulnay-sous-Bois

Une académie du Grand Paris ouvrira ses portes pour former des jeunes dans les 23 métiers en tension qui ont été recensés, comme poseurs de voies ferrées, conducteurs ou mécaniciens d'engins.

pour former des jeunes dans les 23 métiers en tension qui ont été recensés, comme canaliseurs, poseurs de voies ferrées, conducteurs ou mécaniciens d'engins.

« Ce chantier de siècle doit être le plus exemplaire possible », assure Philippe Yvin le patron de la SGP, qui a multiplié les innovations en ce domaine, en particulier dans la concertation et l'information des habitants. Des outils spécifiques ont ainsi été créés pour suivre au plus près l'état d'avancement des travaux.

Jean-Claude Bourbon

repères

La région parisienne, un tiers du PIB français

L'Île-de-France compte 11,8 millions d'habitants, soit 19 % de la population française, sur 2,8 % du territoire.

À elle seule, cette région assure environ 31 % de la richesse nationale, soit 700 milliards d'euros, et près de 4 % du PIB de l'Union européenne, devant le Grand Londres et la Lombardie.

Elle se présente comme le premier pôle de recherche et déve-

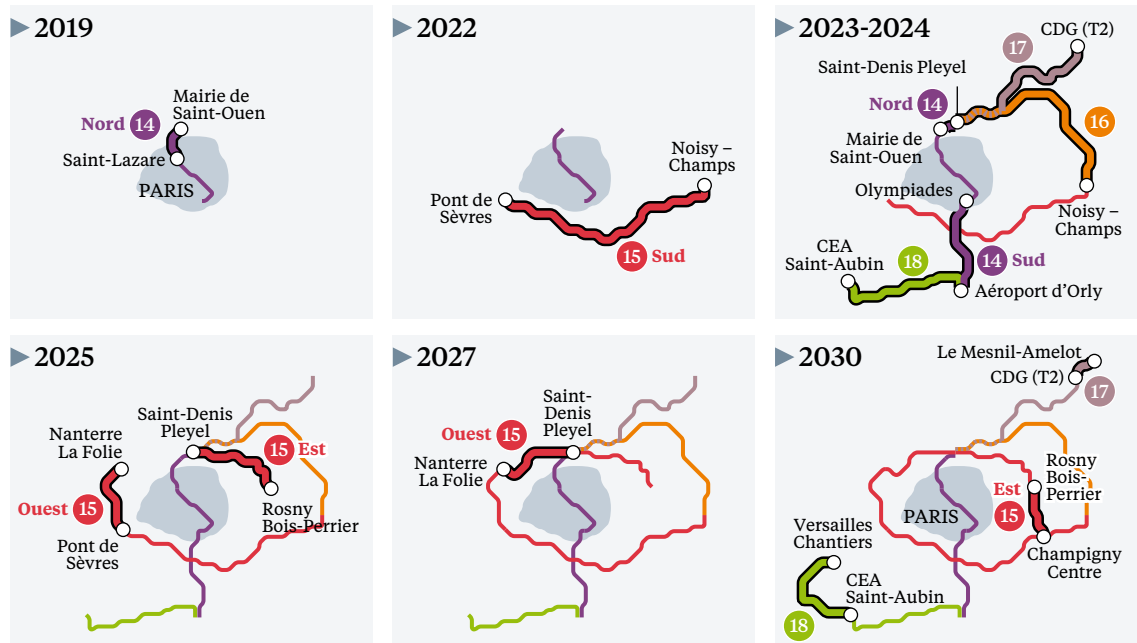
loppement en Europe et le 3^e au monde, avec 40 % des chercheurs français.

L'Île-de-France compte 23 % des universités françaises, 25 % des écoles d'ingénieurs (hors universités) et 22 % des écoles de commerce.

Elle est le premier bassin d'emploi en Europe et regroupe 35 % des cadres français. 82 % des actifs franciliens travaillent dans le secteur tertiaire, dans l'administration, la banque, le tourisme, les aides à la personne ou le commerce.

Source : région Île-de-France

Mises en service des lignes du Grand Paris Express



Source : Société du Grand Paris (SGP) | LA CROIX | IDIX

La nouvelle bataille du rail

— Le réseau du métro francilien va passer de 200 à 400 kilomètres et quatre nouvelles lignes automatiques vont être créées. Un marché qui attise les convoitises

De nouveaux rails d'accord, mais exploités par qui et avec quelles rames de métro pour rouler dessus ? Depuis le lancement du Grand Paris Express les opérateurs de transports publics aiguissent leurs armes pour profiter de ce gigantesque marché. D'autant qu'à chantier hors norme, infrastructure exceptionnelle !

Le prolongement de deux lignes existantes (la 14 et la 11), mais surtout la construction de quatre nouvelles lignes vont en effet doubler la longueur du réseau actuel, qui passera de 200 à 400 kilomètres. Pour ces seules quatre nouvelles lignes, un chiffre d'affaires global d'un milliard d'euros par an est évoqué.

Les rames de métro, elles, devront être à la pointe de la technologie, à commencer par l'automatisme, gage de fiabilité et de ponctualité. Leurs mises en service devraient s'échelonnner entre 2022 et 2030. Pour l'instant, les opérateurs attendent

les appels d'offres, que lancera le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif), l'autorité organisatrice francilienne, et l'on ne sait pas s'il y aura un ou plusieurs lots de ligne.

Pour la première fois, la RATP, l'opérateur historique qui a le monopole sur le réseau de métro francilien existant jusqu'en 2034, va devoir concourir. Alors qu'elle était encore aux commandes de l'entreprise, l'actuelle ministre des transports, Elisabeth Borne, avait confirmé sa volonté de participer. La RATP met en avant son savoir-faire pour exploiter un réseau centenaire, qui comporte deux lignes automatiques (1 et 14), et bientôt trois (la 4, en 2022).

Les mises en service des rames devraient s'échelonnner entre 2022 et 2030.

En face, Keolis, filiale de la SNCF, mise aussi sur son expérience. Elle exploite depuis ses débuts, en 1983, le premier métro automatique du monde, celui de Lille, gère une ligne à Lyon et le réseau londonien des Docklands. Suivront, d'ici à la

fin de l'année, le métro automatique d'Hyderabad (Inde) et une ligne à Shanghai (Chine). Un autre opérateur français, Transdev, filiale de la Caisse des dépôts, devrait aussi participer à la course.

Concurrents, Keolis et Transdev se retrouvent en revanche pour dénoncer un aspect de la loi sur le Grand Paris : si la compétition est ouverte pour l'exploitation des lignes, elle ne l'est pas pour la gestion technique des infrastructures, confiée... à la RATP. Selon Keolis, cette séparation des tâches serait un cas unique au monde. « Toutes les recommandations internationales préconisent une exploitation intégrée d'un métro automatique pour en tirer les meilleures potentialités, que ce soit sur le plan de l'efficacité ou de la sécurité », déclarait voici quelques semaines à La Croix, Youenn Dupuis, directeur adjoint de Keolis Île-de-France.

S'il paraît difficile de revenir sur la loi, les concurrents de la RATP espèrent que des décrets d'application viendront préciser ce qui est à la charge du gestionnaire d'infrastructure et à celle de l'opérateur. Pour que la concurrence soit loyale dans l'attribution des marchés, disent-ils en substance.

Michel Waitrop

Prochain dossier:
Huit pages spéciales sur le code du travail

Débat. Le Grand Paris va-t-il créer un fossé avec la province ?

« Un projet d'intérêt international »

Étienne Guyot
Directeur général
de la Chambre de commerce
et d'industrie de Paris
Île-de-France

Il est important de rassurer et de lever toutes les ambiguïtés : les travaux sont financés par de la fiscalité créée spécialement et par de l'emprunt sur quarante ans, qui sera remboursé par la même fiscalité que paient les entreprises et les particuliers résidant en Île-de-France. Ce ne sont donc pas les habitants de Marseille ou de Toulouse qui vont payer pour le Grand Paris. En revanche, tous les Français en bénéficieront. Cela va représenter, par exemple, un surcroît d'activité pour les salariés de l'industrie ferroviaire, chargés de fabriquer les matériels roulants. Les voyageurs de province ou internationaux arrivant à Paris vont égale-

ment profiter des nouvelles lignes de métro qui relieront Roissy et Orly à la capitale.

Ces infrastructures seront aussi une vitrine pour toute la métropole, notamment vis-à-vis du reste du monde. N'oublions pas, en effet, que l'un des objectifs du projet est d'associer entre eux les grands pôles économiques de la région et que 20 % des emplois en Île-de-France sont liés à des investissements internationaux. Renforcer la région capitale, c'est tirer l'ensemble de l'économie française vers le haut.

Le Grand Paris est bien un projet d'intérêt international, le seul de ce niveau en Europe. Tous les investisseurs que nous rencontrons se rendent compte maintenant qu'il se passe vraiment quelque chose à Paris. Dans le contexte du Brexit, il s'agit d'une opportunité extraordinaire.

Recueilli par
Jean-Claude Bourbon

« Un facteur d'atténuation des fractures territoriales »

Laurent Davezies
Économiste, professeur
au Conservatoire national
des arts et métiers

La métropole du Grand Paris est déjà un territoire très attractif, mais avec cette nouvelle infrastructure de transport, elle va s'ouvrir davantage. Ces nouvelles lignes de métro vont par exemple permettre à des personnes habitant en région Centre ou dans l'arrondissement de Beauvais, au sud de la Picardie d'occuper des emplois à La Défense ou dans le cœur de Paris. C'est une amélioration très importante du marché de l'emploi, qui va profiter aux actifs comme aux entreprises, sur un territoire très large autour de la capitale. Le Grand Paris est donc plutôt un facteur d'atténuation des fractures territoriales.

Concernant les niveaux d'investissement, il faut cesser de penser

que Paris est favorisé et toutes les dépenses y sont concentrées. L'Île-de-France est, au contraire, une pompe à redistribution de richesse. Elle produit 31 % de la richesse du pays, mais ses habitants possèdent « seulement » 22 % du revenu disponible brut total. Nous avons un système hyper-redistributif des régions riches vers les régions moins riches.

La dépense publique par habitant est d'ailleurs à peu près identique d'une région à l'autre. En revanche, effectivement, la dépense publique par kilomètre carré est très inégale : en Creuse, la « densité » d'investissement au km² est très inférieure à ce qu'elle est à Paris, et cela ne permet évidemment pas de construire une ligne de métro. Si l'on souhaitait absolument une égalité des territoires en la matière, les dépenses publiques devraient atteindre 300 % du PIB – ce qui est bien entendu inenvisageable.

Recueilli par **Séverin Husson**

le livre



La France va s'en sortir

De Dominique Seux,
Grasset, 256 p., 19 €.

Il se dit lui-même « raisonnable »... sans pour autant exclure l'audace. Dans son dernier ouvrage, Dominique Seux, directeur délégué des Échos, également connu pour ses chroniques économiques le matin sur France Inter, proclame résolument que *La France va s'en sortir*. De quoi attiser la curiosité du lecteur, loin des sentiers inlassablement empruntés par les déclinistes – l'auteur consacre d'ailleurs un chapitre aux raisons qui conduisent les Français à broyer du noir.

Plus largement, Dominique Seux dresse un panorama des mutations qui travaillent en profondeur le monde actuel et la France – émergence de nouvelles puissances politiques et économiques, dérives de la finance, crise des classes moyennes face à la mondialisation...

Un style agréable et pédagogique.

Il rappelle en détail les atouts du pays, sa puissance économique et démographique, la place accordée à la culture ou encore, moins attendu, sa capacité à se réformer... Une France qui se doit aussi d'identifier ses points d'efforts, que Dominique Seux appelle ses « points d'acupuncture » : accélération nécessaire de l'action politique, encouragement de l'initiative privée et publique, baisse des dépenses publiques et travail sur les inégalités spatiales (davantage que sociales)...

Dans un style agréable et pédagogique à la fois, Dominique Seux fait profiter son lecteur de ses longues années d'observation privilégiées, réalisées depuis son poste de journaliste. Ce « libéral qui se soigne à France Inter ! », selon ses propres termes, dévoile les clés de son regard optimiste : il ouvre les yeux. Les deux. Sans doute la meilleure manière d'échapper au manichéisme. Et de voir la France s'en sortir.

Marie Dancer

L'objet. Une petite société francilienne a conçu une machine qui recycle des déchets de boissons en proposant une expérience ludique.

La borne Canibal dévore les gobelets



Canibal

Et si le recyclage était un jeu d'enfant ? L'entreprise Canibal développe depuis 2009 des bornes pour recycler les emballages de boisson, alors qu'aujourd'hui, à peine 5 % de ces déchets sont recyclés – le reste étant brûlé ou polluant les océans. « Nos bornes apportent une solution intelligente et amusante à ce problème », se félicite le PDG de Canibal, Benoît Paget.

Le principe est simple : vous déposez le déchet – bouteille plastique, canette, gobelet – dans la machine qui le reconnaît automatiquement, le trie et le compacte. Pendant ce temps, l'utilisateur est invité à jouer sur l'interface interactive, à répondre à des questions ou à prendre connaissance d'informations sur le développement durable. « Nous voulons créer un certain plaisir, donner l'envie de recycler pour montrer que c'est une démarche importante », explique Benoît Paget.

Le geste de recyclage peut même être récompensé par un coupon offrant une réduction, un cadeau ou un avantage, suivant le lieu où est installée la borne. « Cela peut aller du café gratuit au

coupe-file dans un parc d'attractions », poursuit le PDG.

Assemblées à Dieppe par la filiale française du Japonais Toshiba, environ 200 de ces bornes ont été déployées en France, majoritairement dans des entreprises (McDonald's, Primagaz, Kronenbourg, l'hôtel Le Meurice), mais aussi des écoles comme Sciences-Po.

Une fois compactées, les canettes et bouteilles en plastique PET rejoignent les filières de recyclage existantes. Quant aux gobelets, qui sont non recyclables ailleurs, ils sont transformés en un nouveau matériau que la petite société a appelé le Caniplac.

« Il sert, entre autres, à fabriquer des poubelles servant à récolter davantage de gobelets », affirme Benoît Paget. Il a aussi récemment été utilisé dans la rénovation des bâtiments d'un groupe scolaire, mais aussi comme support pour la fabrication d'une prothèse imprimée en 3D. « Le gobelet usagé n'avait pas de valeur économique, affirme Benoît Paget, nous cherchons à lui en donner. »

Marie-Alix Maes