Le Grand Paris entre en gares

C'est un chantier pharaonique : le supermétro de l'Ile-de-France, dont l'ouverture est prévue en 2022, va bouleverser le paysage mais aussi la vie quotidienne de 4 millions de Franciliens. L'Express présente les premières images des constructions qui vont jalonner les nouvelles lignes. Exclusif !

Par **Michel Feltin-Palas**

SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS/DOMINIQUE PERRAULT ARCHITECTURE

Villejuif - Gustave-Roussy
ARCHITECTE : DOMINIQUE PERRAULT
Ce nouveau métro disposera de gares, visibles, et non pas de discrètes stations, à la mode de son devancier parisien. De véritables morceaux de ville et non pas de simples points d'accès au métro. La preuve avec ce vaste cylindre conçu par le créateur de la Bibliothèque nationale de France, largement ouvert sur la lumière naturelle.

Oh, je sais bien ce que l'on va dire : que les journalistes, comme d'habitude, abusent des formules toutes faites. Tant pis, j'assume : le supermétro du Grand Paris est bel et bien « le chantier du siècle ». Rendez-vous compte : depuis quinze ans, 15 kilomètres de métro ont vu le jour en Ile-de-France. Dans les quinze ans qui viennent, ce sera… 200 ! 68 nouvelles gares vont être créées – dont certaines à 50 mètres sous terre – pour un coût unitaire compris entre 60 et 220 millions d'euros. Montant total des travaux ? 23 milliards d'euros, l'équivalent de 200 Rafale. Du jamais-vu en France depuis la mise en place des villes nouvelles et du RER, dans les années 1960.

Mieux : pour la première fois, il ne s'agit pas de relier la capitale à sa périphérie, mais de transformer le Grand Paris en métropole cohérente en améliorant les trajets de banlieue à banlieue. Il était temps : ces derniers représentent les deux tiers des déplacements en Ile-de-France ! Avec, à la clef, des gains de temps parfois spectaculaires : trente-cinq minutes au lieu d'une heure, par exemple, entre la Défense et Champigny-Centre. Au-delà, c'est l'ensemble des transports de la région qui va s'en trouver facilité : les trois quarts des gares seront en effet connectées aux lignes de métro et de tramway existantes et éviteront de longs détours à leurs 2 millions d'utilisateurs quotidiens. Le tout, promis juré, dans des conditions de voyage métamorphosées, que ce soit pour l'information, l'accessibilité, la sécurité et les liaisons Internet. Sans oublier, au sein même des gares, la présence d'épiceries, de banques, de crèches ou de centres de télétravail…

Tout cela est déjà séduisant, et pourtant l'essentiel est peut-être ailleurs. Car, malgré ses dimensions pharaoniques, ce supermétro entièrement automatique n'est pas seulement un cadeau de Noël pour ingénieurs en travaux publics ni même une occasion pour élus mégalos de laisser une trace dans l'Histoire. A entendre ses thuriféraires, ce projet un peu fou aura aussi des effets bénéfiques dans d'autres domaines.

Des exemples ? Le chômage, pour commencer. Le chantier, c'est bien le moins, créera plusieurs milliers d'emplois dans les secteurs du BTP et des transports (entre 10 000 et 15 000, selon les estimations). Mais c'est l'ensemble du marché du travail francilien qui, à terme, est censé mieux fonctionner. A temps de parcours égal, un salarié aura en effet le choix entre des postes plus nombreux et, inversement, un patron verra se présenter davantage de candidats – avec des gains substantiels pour la productivité des entreprises. Plus globalement, en favorisant la circulation des hommes et des idées, la croissance économique de l'Ile-de-France devrait connaître un sérieux coup de pouce. Selon les experts, la région verra son PIB annuel passer de 600 milliards aujourd'hui à 700, voire 800 milliards d'euros demain, ce qui se traduirait par la bagatelle de 110 000 emplois supplémentaires. Les professionnels du tourisme – un secteur crucial, avec 60 millions de nuitées par an, 500 000 salariés et 75 000 entreprises – se frottent déjà les mains en songeant à la modernisation des accès aux aéroports d'Orly et de Roissy.

Les constructions de logements devraient également se multiplier. Logique. Des friches industrielles, à Bondy ou à Vitry, vont devenir très accessibles, et donc intéresser les promoteurs. Tout comme des quartiers horriblement « années 1970 », tel Bobigny-Centre. C'est pourquoi de nombreux maires fondent de grands espoirs sur l'arrivée de ce métro, qui devrait modifier l'urbanisme dans un rayon de 800 mètres autour des gares. Au total, quelque 140 kilomètres •••

SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS/RICHEZ ASSOCIÉS

Champigny-Centre
ARCHITECTE : RICHEZ ASSOCIÉS
Ici, les murs seront en meulière, une pierre caractéristique des bords de Marne tout proches. De cette manière, la gare sera adaptée à son environnement, à rebours des stations interchangeables et anonymes des métros de Bilbao ou de Washington.

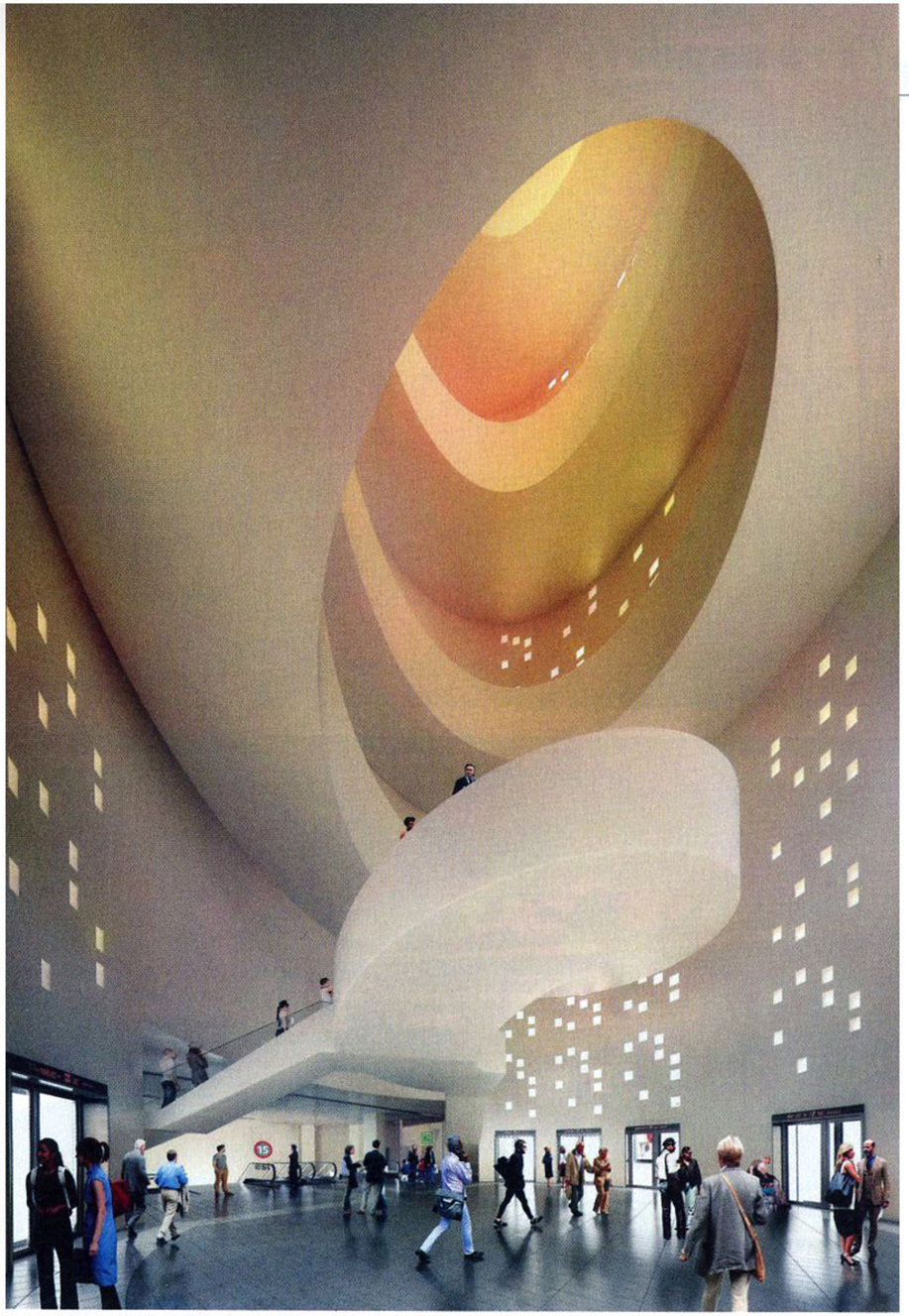
SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS/VALODE ET PISTRE

Vitry - les Ardoines
ARCHITECTE : VALODE & PISTRE
Cette gare est supposée symboliser la mutation radicale du quartier des Ardoines, hier voué à l'industrie lourde, demain consacré aux biotechnologies. Elle voisinera avec une tour et sera surmontée d'un « immeuble-pont », tous deux encore à dessiner.

●●● carrés sont potentiellement concernés, soit… davantage que la superficie de Paris intra-muros !

En connectant les habitants de communes pauvres aux territoires les plus dynamiques, le Grand Paris Express est également supposé atténuer les inégalités territoriales. Il faut aujourd'hui une heure douze pour relier Clichy-sous-Bois aux 170 000 emplois de Roissy, distant seulement de 11 kilomètres ; trente-huit minutes suffiront demain. De quoi, sur le papier, permettre à tous les habitants de la première couronne de profiter vraiment des atouts de la métropole.

Plus inattendu encore : le nouveau mode de transport devrait réduire la fracture numérique. Aujourd'hui, certains quartiers, délaissés par les opérateurs, ne disposent que d'une liaison bas de gamme. Demain, ils bénéficieront de la fibre optique dernier cri, qui sera la règle non seulement dans les gares, mais aussi dans le métro et dans les multiples « puits d'aération » du parcours. Le supermétro, présenté comme « le plus digital du monde », autorisera les utilisateurs à consulter leur messagerie, à regarder des vidéos ou encore à commander sur une application dédiée un repas livré à



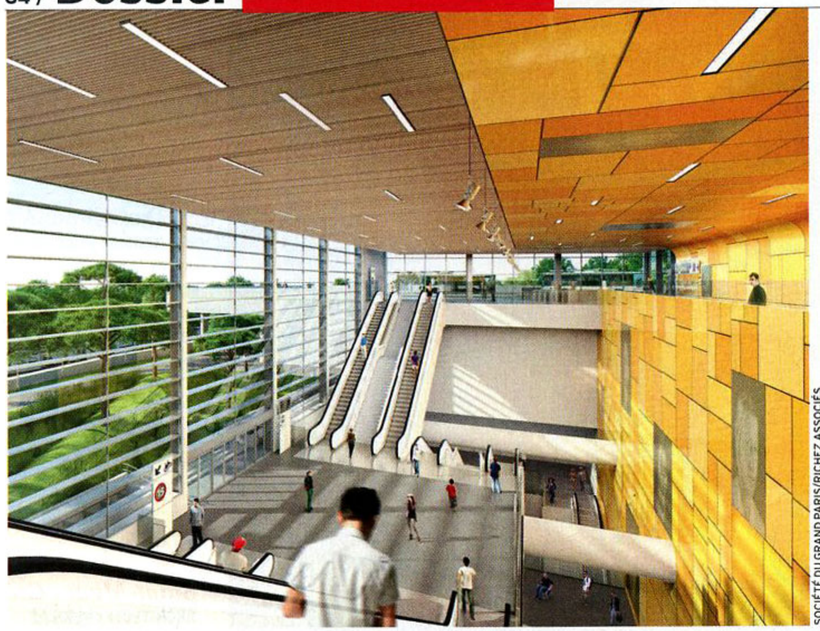
SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS/AGENCE NICOLAS MICHELIN ET ASSOCIÉS

Saint-Maur - Créteil
ARCHITECTE : NICOLAS MICHELIN ET ASSOCIÉS
Des lumières apaisées, des cabines d'ascenseur transparentes et un immense escalier en colimaçon susceptible de devenir un lieu d'exposition… Le but, selon l'architecte Nicolas Michelin : aider les passagers à passer « de l'intensité du dehors au calme des quais ». Des quais situés à… 50 mètres sous terre.

leur arrivée. De quoi offrir aux voyageurs un temps de parcours « utile », mais aussi inciter les entreprises à s'installer autour des nouvelles gares.

Même les écologistes ont de quoi se réjouir : de 10 à 15 % des Franciliens devraient abandonner leur voiture au profit du Grand Paris Express, ce qui réduira la pollution atmosphérique. De plus, la multiplication de logements près des stations évitera de construire en lointaine banlieue et limitera l'étalement urbain, synonyme de destructions d'espaces naturels et d'allongement des temps de trajet.

Tout cela, évidemment, n'empêche pas les critiques. Car certains en sont persuadés : le Grand Paris Express ne verra pas le jour dans les délais voulus. L'ouverture de la première ligne, reliant Noisy-Champs à Pont-de-Sèvres, n'a-t-elle pas déjà été repoussée de 2020 à « fin 2022 » ? Plus gênant, selon les sceptiques : le budget va encore déraper. La facture atteindra non pas 23, mais « probablement de 40 à 50 milliards », a averti, dans *Le Monde*, Pierre Merlin, président de l'Institut d'urbanisme et d'aménagement de la Sorbonne. Lequel regrette que l'on n'ait ●●●



SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS/RICHEZ ASSOCIÉS

Bry - Villiers - Champigny

ARCHITECTE : RICHEZ ASSOCIÉS

A gauche, une large place laissée à la lumière naturelle. A droite, un vaste mur haut de 15 mètres réservé à des images d'artiste. Une manière de s'adapter à un territoire où vécut le photographe Daguerre et où se situe l'Institut national de l'audiovisuel.

SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS/JEAN-MARIE DUTHILLEUL

Noisy - Champs

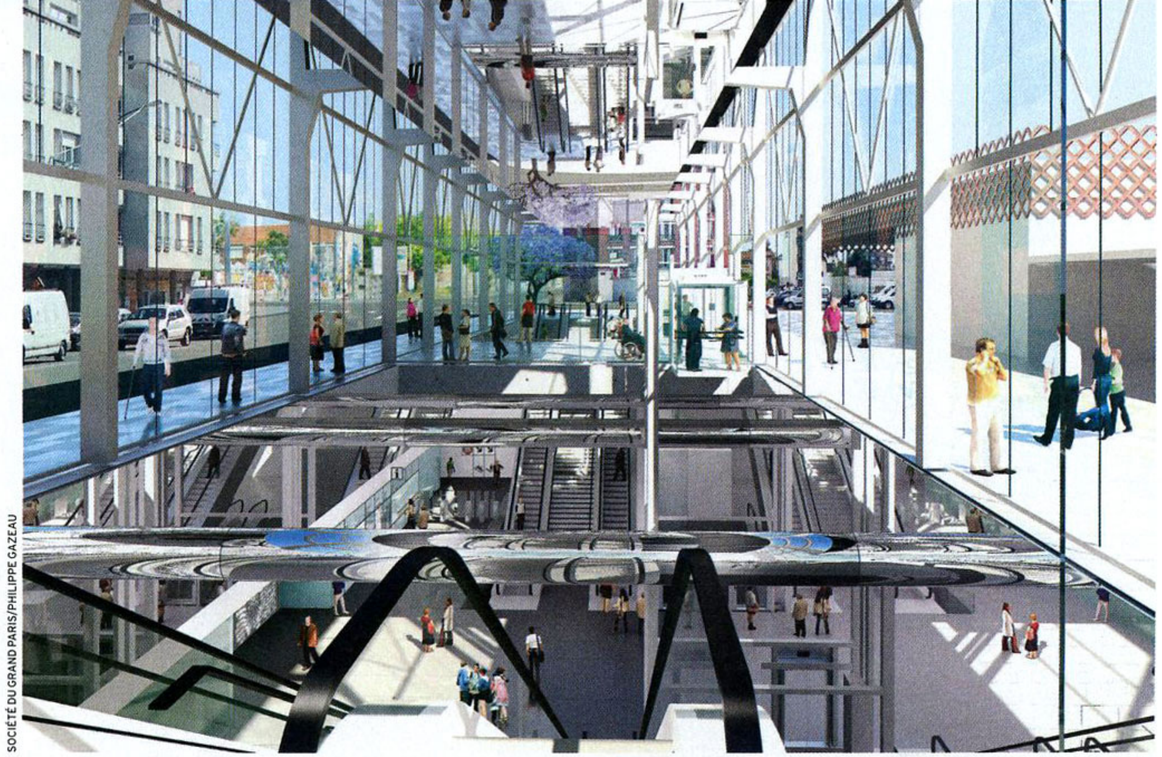
ARCHITECTE : JEAN-MARIE DUTHILLEUL

Ici se croiseront demain trois lignes de métro et une ligne de RER. Pour rendre ces correspondances simples et agréables, Jean-Marie Duthilleul a fait descendre la nature dans la gare et rendu visibles tous les moyens de transport. En cohérence avec la cité Descartes voisine, destinée à la ville durable.

••• pas opté pour un « métro léger en surface, voire un tramway sur certains tronçons », dont le coût aurait été « de trois à cinq fois plus faible ».

Quoi qu'il en soit, le métro est lancé. La preuve avec les premières images des gares de la ligne 15 Sud, que L'Express présente en exclusivité (1). Pour les concevoir, chacun des architectes a pu laisser libre cours à sa créativité, tout en respectant les chartes définies par le « coordonnateur » Jacques Ferrier. « Je leur ai demandé de s'adapter à la singularité de chaque lieu – pour éviter une uniformité glaciale – tout en donnant à l'ensemble des gares un air de famille, symbolisant leur appartenance à la métropole du Grand Paris », explique celui-ci *(voir l'entretien complet sur Lexpress.fr)*. Ferrier a également demandé aux ingénieurs et aux architectes de veiller au ressenti des voyageurs en privilégiant les lumières douces, les parcours simples et intuitifs… Son rêve : ne pas se contenter de gares froides et impersonnelles, mais concevoir de véritables morceaux de villes, où l'on ait plaisir à se rendre. Chiche ? • **M. F.-P.**

(1) L'intégralité des images est disponible sur Lexpress.fr et sera visible à partir du 13 juin au MAC Val, à Vitry-sur-Seine (01-43-91-64-20).



SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS/PHILIPPE GAZEAU

Villejuif - Louis-Aragon

ARCHITECTE : PHILIPPE GAZEAU

De la gare à la rue, et inversement. Au moyen d'une ample halle vitrée, Philippe Gazeau a créé ici une « grande faille », favorisant la communication entre la ville et le métro. Surprenant, mais séduisant.

Issy RER

ARCHITECTE : BRUNET-SAUNIER

Sur les quais, c'est l'appartenance commune à la métropole parisienne qui est mise en avant, à travers le mobilier, la signalétique, la lumière, les portes palières… On n'est plus dans la partie « émergente » des gares, dont l'architecture singulière renvoie à celle de chaque quartier.

SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS/BRUNET-SAUNIER

« LE MÉTRO SERA PRÊT POUR LES JO DE 2024 »

Philippe Yvin, président du directoire de la Société du Grand Paris, répond aux détracteurs du projet.

23 milliards pour un métro en Ile-de-France. Encore une fois, l'Etat privilégie Paris par rapport à la province…

Ce n'est pas exact puisque les provinciaux ne paieront pas un centime pour ce métro. Il est financé par trois taxes reposant exclusivement sur les entreprises et les ménages franciliens, par les redevances que nous versera l'exploitant et, enfin, par les futures recettes commerciales et publicitaires des gares. Il faut bien comprendre que seul le Grand Paris a la capacité d'attirer certains investissements. Si une grande entreprise internationale ne s'installe pas à la Défense, elle ira à Londres ou à Shanghai, pas forcément à Marseille. Il est donc vital pour la France que l'on puisse bien circuler dans le Grand Paris.

Vous avez déjà deux ans de retard pour le premier tronçon. Le métro sera-t-il prêt si Paris est choisi pour les JO de 2024 ?

Oui. Les dates annoncées précédemment étaient simplement indicatives, faute d'études d'avant-projet. En revanche, une fois celles-là menées, nous contrôlons les délais jusqu'à l'ouverture, qui sont de l'ordre de neuf ans, la durée qui nous sépare des JO de 2024. C'est pourquoi je puis vous assurer qu'à cette date seront prêtes les lignes 15 Sud, 16, 17, ainsi que les prolongations de la ligne 14 au nord et au sud, et enfin la ligne 18 entre Orly et la station CEA - Saint-Aubin.

Le résultat des prochaines élections régionales peut-il remettre en cause une partie du projet ?

Sincèrement, je ne le pense pas. Son tracé, qui allie la desserte des pôles économiques de la région, comme Roissy ou la Défense, et celle des zones résidentielles, fait l'objet d'un consensus puissant. La preuve : au sein de notre conseil de surveillance, où siègent des élus de toutes tendances politiques, les décisions sont votées à l'unanimité. Je ne vois pas un nouveau président de région remettre en question un projet aussi structurant. • Propos recueillis par **M. F.-P.**