

GRAND PARIS EXPRESS : Lignes 14 sud et 15 ouest

La [Société du Grand Paris](#) organise deux nouvelles concertations avec les habitants des lignes 14 Sud et 15 Ouest du Grand Paris Express.

Du 3 juin à 12 juillet 2014, 12 réunions publiques sont organisées afin de présenter les avancées du projet, de répondre aux questions et de prendre en considération les observations formulées par les participants. Un large dispositif d'information est mis en place par la Société du Grand Paris et relayé par les partenaires au premier rang desquels les villes concernées. Il comprend la diffusion de 580 000 dépliants d'information dans toutes les boîtes aux lettres, la distribution de milliers de tracts, la présentation d'une exposition dans les communes et la mise en place de relais sur les réseaux sociaux.

Des actions spécifiques sont également organisées pour aller à la rencontre des salariés des pôles économiques de la Défense et d'Orly.

Je suis très attaché à cette conversation au long cours avec les habitants. Le Grand Paris Express, c'est un métro pour eux que nous construisons avec eux ! Même si nous ne changerons pas le tracé d'une infrastructure de cette envergure ce que chacun comprend bien, il est de notre responsabilité d'associer le plus de personnes possible à nos travaux. Dites-nous ce que nous ne devons pas oublier et ce qui compte, pour vous, dans votre environnement urbain, dites-nous ce à quoi vous êtes attachés, imaginez ce futur métro avec nous, voilà les questions que je veux poser aux habitants.

Philippe Yvin, président du directoire de la Société du Grand Paris.

++ WEB

[Le dispositif de concertation](#)

Maquette du site industriel de Champigny, première infrastructure en perspective du Grand Paris Express

Il s'agit de la première infrastructure du [Grand Paris Express](#) visible en perspective architecturale

dans sa version définitive.



Le site de Champigny est le premier des 6 sites industriels qui sera réalisé pour assurer le bon fonctionnement du Grand Paris Express. Ces sites assurent la disponibilité des matériels et des infrastructures, permettent d'optimiser le processus de maintenance du système de métro, renforcent l'identité du Grand Paris Express. Chacun d'eux symbolisera, en outre, la constitution de nouveaux repères dans l'architecture industrielle du 21e siècle et valorisera l'excellence technologique et l'innovation. Le site de Champigny sera fonctionnel, rationnel et innovant : il sera en effet le premier site industriel au monde à intégrer l'automatisme des mouvements de trains dans les halls permettant d'optimiser et de sécuriser les flux et les conditions de travail.

[Philippe Yvin](#), président du directoire de la Société du Grand Paris

L'AGENCE W POUR QU4DRANS, FUTUR PÔLE DU GRAND PARIS

L'agence W a donné une identité unique au nouveau projet immobilier Qu4drans, futur pôle d'excellence du Grand Paris



L'agence W a créé l'identité au projet immobilier Qu4drans (Grand Paris) avec la définition d'un nom solide, statutaire - Qu4drans - selon l'agence, il exprime « la qualité et l'ambition architecturale du site et sa particularité principale : un cadran solaire, avec quatre bâtiments Est, Sud, Nord et Ouest qui reçoivent et réfléchissent la lumière tout au long de la journée, dans un mouvement permanent d'ouverture vers l'extérieur. »

Elle a également réalisé la création d'un territoire visuel qui s'appuie sur le travail et la réinterprétation végétale d'un artiste contemporain ([Carnovsky](#)), et conçu une collection d'ouvrages pour présenter le projet.

++ WEB

[Première pierre posée pour l'ensemble « Qu4drans », à Paris 15ème](#)

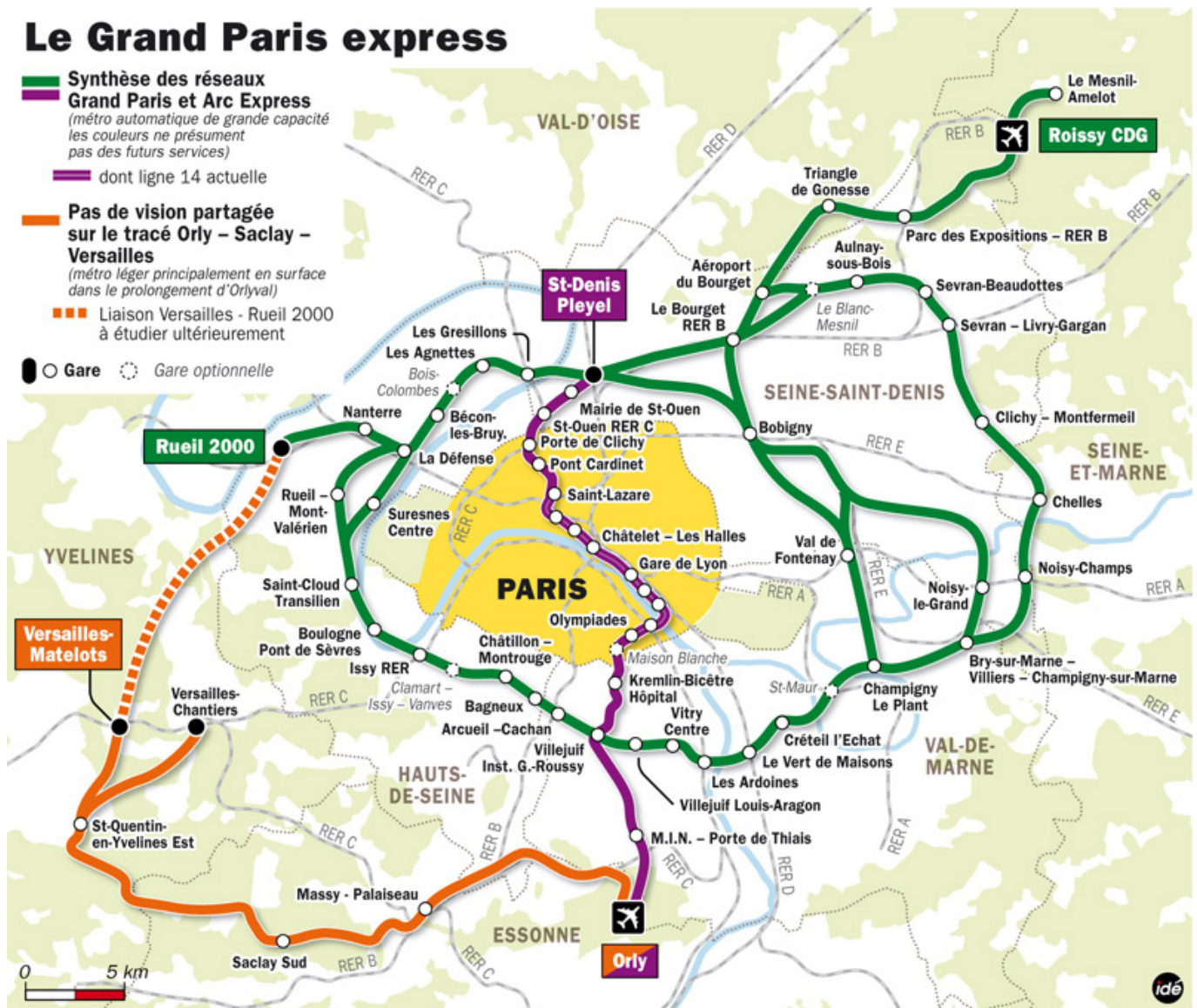
[Nouveau Grand Paris : l'avancement du projet](#)

C'est un projet d'ampleur, dont le coût s'élève à près de 26 milliards d'euros, et qui doit changer le quotidien des quelque 8,5 millions de voyageurs qui empruntent chaque jour **le réseau de transports d'Ile-de-France**. Le Nouveau Grand Paris prévoit la modernisation des lignes existantes et la construction d'un nouveau métro automatique de rocade, le **Grand Paris Express**. Etat des lieux.

Les contours du projet

Le Nouveau Grand Paris est le volet transports du projet du Grand Paris qui doit contribuer à construire 70.000 logements par an et créer à terme plusieurs centaines de milliers d'emplois. Sa version actuelle, présentée par le Premier ministre Jean-Marc Ayrault le 6 mars 2013, prévoit la modernisation des lignes de transports existantes et la construction d'un nouveau métro automatique de rocade, sur 205 kilomètres, le Grand Paris Express, desservant 72 gares. La mise en service progressive de ce nouveau réseau est prévue entre 2018 et 2030 soit, pour les dernières lignes, avec cinq ans de retard sur le calendrier initial.

Les lignes du Grand Paris Express



La ligne 15 : c'est une rocade proche de Paris (un métro de grande capacité) qui doit permettre de désengorger les réseaux de transport existants en zone urbaine dense. Elle reliera Noisy-Champs et Champigny centre, en passant par La Défense et le Pont de Sèvres. Sa mise en service progressive est prévue entre 2020 et 2030.

Les lignes 16, 17 et 18 : il s'agit de métros à capacité adaptée au trafic prévisible à moyen terme, qui desserviront des territoires en développement (Est de la Seine-Saint-Denis, Grand Roissy, Sud-Ouest francilien).

La ligne 16 reliera Noisy-Champs à Saint-Denis Pleyel, en passant par Le Bourget. Sa mise en service est programmée en 2023.

La ligne 17 reliera Le Mesnil-Amelot à Saint-Denis Pleyel, en passant par l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle. Sa mise en service progressive est prévue entre 2025 et 2030.

La ligne 18 reliera Versailles-Chantiers à l'aéroport d'Orly, en passant par Massy-Palaiseau. Sa mise en service progressive est prévue entre 2023 et 2030.

Les lignes 11 et 14 : prolongement des métros existants.

La ligne 11 (Châtelet-Mairie des Lilas actuellement) va s'étendre à l'est de Rosny-Bois Perrier à Noisy-Champs à l'horizon 2025 et sera entièrement automatisée.

La ligne 14 (Bibliothèque François-Mitterrand-Saint-Lazare actuellement) sera prolongée au Nord jusqu'à Saint-Denis Pleyel (à horizon 2023) et au Sud jusqu'à Orly.

Des enjeux importants

Le **Grand Paris Express** doit d'abord améliorer les déplacements des quelque 8,5 millions de voyageurs qui empruntent quotidiennement les transports en commun en région parisienne. « A moyen terme, 90 % des Franciliens habiteront à moins de 2 km d'une gare. Et le temps de transport quotidien, qui n'a cessé d'augmenter, redeviendra raisonnable », indique la Société du Grand Paris (SGP) sur son site Internet. En outre, le projet doit favoriser un meilleur « équilibre des territoires », entre Paris et sa banlieue, entre l'Est et l'Ouest, entre territoires riches et pauvres... Il présente enfin des enjeux importants en termes de logement, mais aussi d'emploi. Avec le chantier de construction du métro de rocade de la région parisienne, la [Fédération nationale des travaux publics](#) (FNTP) promet ainsi 10.000 emplois non délocalisables pendant les quinze à vingt ans que dureront les travaux. Le site du Grand Paris évoque lui 15.000 emplois induits chaque année.

Près de 26 milliards engagés

Le projet initial, adopté par le Parlement en 2010 et précisé après concertation avec [la région Ile-de-France](#) par un décret d'août 2011, prévoyait plus de 30 milliards de travaux comprenant la construction du métro de rocade et une part du plan de mobilisation pour les transports adopté par la région Ile-de-France pour améliorer les lignes existantes. En mars 2013, le Premier ministre a confirmé la construction intégrale du Grand Paris Express tout en demandant des optimisations permettant d'en réduire le coût. Ces économies « doivent permettre de sécuriser le financement du projet et donc sa réalisation en réduisant son coût global de l'ordre de 3 milliards d'euros aux conditions économiques de 2012 pour respecter un coût d'objectif arrêté à 22,625 milliards d'euros », selon [la Société du Grand Paris](#) en charge du projet.

[Roissy CDG : un nouveau terminal \(colossal\)](#)

[est prévu dans 10 ans \(PDG d'Aéroports de Paris\)](#)

Investissements pour le prochain contrat de régulation économique, projet d'un terminal 4 à Roissy d'ici à 10 ans, offre déposée sur L'aéroport new-yorkais de La Guardia..., Augustin de Romanet, PDG d'[Aéroports de Paris](#), détaille sa stratégie à La Tribune.

Lire la suite de l'article sur latribune.fr

[Avec le prolongement de la ligne 14, le chantier du Grand Paris est ouvert](#)

Le prolongement de la ligne 14 du métro va permettre de désaturer la ligne 13. C'est aussi la première tranche du futur super métro de la région parisienne. C'est le président de la RATP, Pierre Mongin, qui, ce 11 juin 2014 à 12h40 a donné l'ordre du premier coup de pioche du [Grand Paris Express](#), le futur réseau de transports de la région parisienne dont l'entreprise publique sera à terme le gestionnaire d'infrastructure. L'énorme excavatrice du groupe de BTP Eiffage, un modèle utilisé habituellement pour creuser des fondations profondes, n'a gratté que quelques centimètres de terre, Porte de Clichy, à un endroit soigneusement choisi pour ne pas crever une canalisation ou arracher un câble car tous les travaux de déviation des réseaux ne sont pas terminés. Mais le symbole est là. Le chantier d'une trentaine de milliards d'euros qui doit doter la région parisienne de 205 kilomètres de nouvelles lignes de métro et de 72 gares de plus en 2030, tout en modernisant le réseau existant, est bel et bien parti. Lire la suite sur [les Echos.fr](http://lesEchos.fr)

[Manuel Valls consulte sur la Métropole du Grand Paris](#)

Le Premier ministre Manuel Valls devait rencontrer des représentants du Parlement, ce mercredi 11 juin, et de Paris Métropole, jeudi 12, pour évoquer la construction de la Métropole du Grand Paris et du devenir en son sein des futurs « territoires ».

L'association d'élus Paris Métropole avait demandé avec force, dans une résolution adoptée le 16

mai, la modification de l'article 12 de la loi Mapam en raison du « flou » entourant « l'existence juridique et les modalités de fonctionnement » de ces territoires, dans la rédaction actuelle de la loi (voir notre article du 21 mai).

Lire la suite l'article sur Localtis.info

[Patrick Devedjian : le Grand Paris, « une usine à gaz qui ne fonctionnera pas »](#)

Patron UMP du département des Hauts-de-Seine, Patrick Devedjian participe à la fronde des élus d'Ile-de-France, de droite comme de gauche, contre le projet de métropole du Grand Paris qui doit être créée en 2016. Une majorité d'entre eux souhaite la réécriture de la loi de janvier 2014. Manuel Valls a prévu de leur répondre jeudi 12 juin.

Lire la suite de l'article sur Lemonde.fr

[LIL'Seine, le premier projet de l'écoquartier fluvial à l'Île-Saint-Denis](#)

Brémond et FRG annoncent le lancement de la commercialisation des logements de **LIL'Seine à l'Île-Saint-Denis**, l'un des écoquartiers les plus ambitieux prévus à ce jour en France et premier projet qui ouvre la voie pour le Grand Paris.

Le premier projet de l'écoquartier de l'Île-Saint-Denis

Réalisé en co-promotion par [FRG](#) et [Brémond](#), LIL'Seine est le premier projet immobilier réalisé au sein de l'écoquartier fluvial de l'Île-Saint-Denis, au cœur du Territoire de la Culture et de la Création, face à la cité du Cinéma et du futur grand pôle de transport Pleyel.

Ce projet immobilier développera 16 000 m² de surface de plancher et sera composé de logements, ateliers et commerces. Les logements construits seront à 60% en accession à la propriété (libre et social), 10% en locatif intermédiaire et à 30% en locatif social.

Il répond aux exigences de la Charte du nouvel écoquartier fluvial de l'Île-Saint-Denis signée par Brémond et FRG en février 2013. Cette charte marque l'adhésion de l'ensemble des partenaires aux valeurs du projet et au respect des objectifs qui en font une opération urbaine unique : performances énergétiques, normes climatiques, gestion de l'eau, limitation des nuisances et également cohésion

sociale, usages et formes urbaines, paysage et biodiversité.

[Pour en savoir plus](#)
