

# LIGNE 15 SUD : □TOP DÉPART POUR LE GRAND PARIS EXPRESS



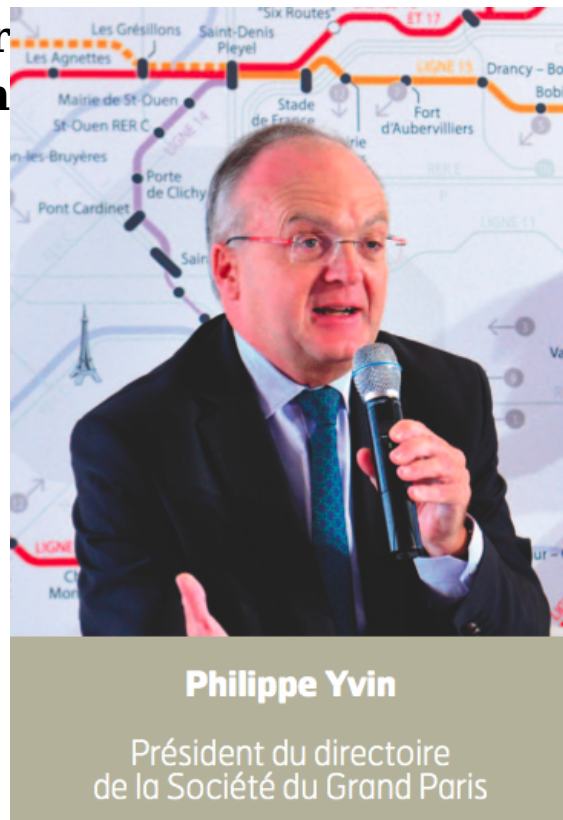
## **LIGNE 15 SUD : Top départ pour le Grand Paris Express**

***Le premier tronçon du supermétro doit relier, en 2022, la station Pont de Sèvres à Noisy-Champs, au sud de Paris. La ligne 15, dont le chantier vient de démarrer, rapprochera des bassins d'emploi et des territoires résidentiels enclavés, raccourcissant les temps de transport de manière spectaculaire. Outre une « identité commune » pour chacune des 16 gares, la Société du Grand Paris nous annonce « le premier métro digital du monde ».***

Ce sera la première étape de l'édification pharaonique du Grand Paris Express (GPE). Tracé de 33 km à travers 22 communes et un bassin de population d'un million d'habitants, la ligne 15 sud doit relier en 2022 la station Pont de Sèvres à Noisy-Champs. Entièrement souterraine et automatique - « pour plus de fiabilité », assure-t-on à la Société du Grand Paris (SGP), en charge de la construction du réseau -, elle promet une rame toutes les minutes et demie en heure de pointe aux 300.000 voyageurs quotidiens attendus, transitant par l'une...

Retrouvez la suite de l'article dans le dernier numéro du Magazine Grand Paris, disponible en kiosque ou par [abonnement](#).

## **Philippe Yvin : « Un chantier considérable encore inédit en France »**



### **Les travaux préparatoires de la ligne 15 sud viennent de s'ouvrir : en quoi ce chantier promet-il d'être l'un des plus grands du XXI<sup>e</sup> siècle ?**

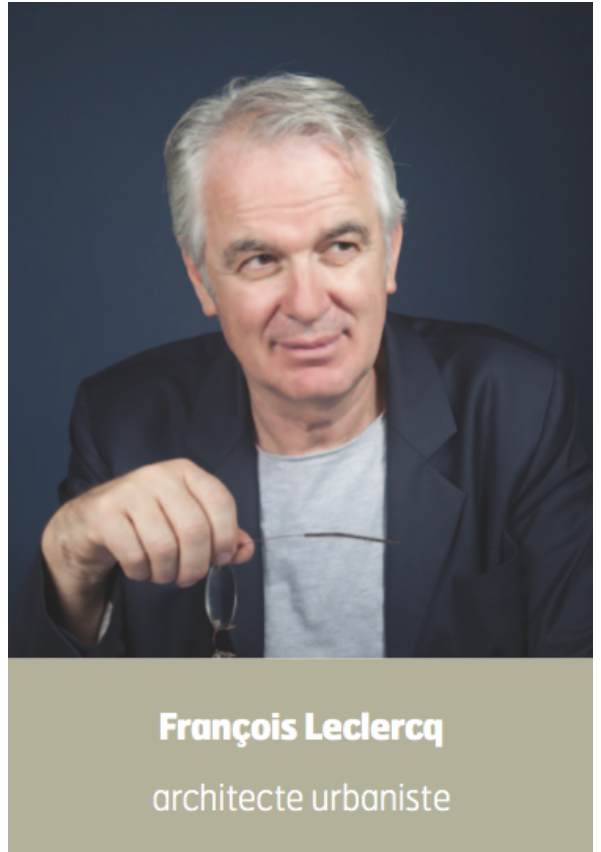
Durant les quinze dernières années, 15 km de métro ont été mis en service en Île-de-France. D'ici à 2030, nous allons construire 200 km de métro automatique en rocade autour de Paris et 68 gares dont chacune est, en soi, un chantier considérable. La seule ligne 15 sud, longue de 33 km et comptant 16 gares, est en elle-même un projet majeur qui n'a encore jamais été réalisé en France.

### **Comment le projet est-il financé ?**

Le coût du GPE est de 22,6 milliards d'euros, auxquels il faut ajouter 2 milliards pour la contribution de la SGP au plan de mobilisation de...

Retrouvez la suite de l'interview dans le dernier numéro du Magazine Grand Paris, disponible en kiosque ou par [abonnement](#).

## **François Leclercq: « Une architecture spéléologique étrange et onéreuse »**



**François Leclercq**

architecte urbaniste

***L'architecte-urbaniste, membre du conseil scientifique de l'AIGP, s'inquiète de la durée et du coût des travaux engendrés par le Grand Paris Express. Il préconise des solutions alternatives immédiates, comme la transformation des autoroutes franciliennes.***

**Le futur Grand Paris Express (GPE), privilégiant un tracé souterrain, semble vous laisser songeur...**

La ligne 15 sud est très spécifique car elle se situe en pleine zone urbaine dense. On peut donc difficilement lui reprocher son tracé. En revanche, il s'agit là d'un chantier très long et extrêmement coûteux. On le voit déjà avec l'annonce d'un retard de deux ans à cause de problèmes géologiques. Et pour creuser à des profondeurs de plus de 50 m les travaux promettent d'être pharaoniques. Les mauvaises surprises, les « trucs louches », les imprévus se trouvent souvent dans le sous-sol. Par essence, c'est à ce niveau que les coûts peuvent dérapier et les délais exploser. En outre, la profondeur va poser un problème à certaines gares qui entendent privilégier l'intermodalité. Comment favoriser l'interconnexion routier-ferroviaire quand...

Retrouvez la suite de l'interview dans le dernier numéro du Magazine Grand Paris, disponible en kiosque ou par [abonnement](#).