

Un architecte pour les relier toutes !

Publié le 29/11/2011 | Par [Edouard Malsch](#)

La Société du Grand Paris devrait lancer en décembre, une consultation internationale qui débouchera sur la sélection d'un grand nom de l'architecture, chargé de dessiner une charte unique applicable aux cahiers des charges des concours architecturaux qui suivront pour chaque gare.

La personne d'Hector Guimard vous est peut-être inconnue ? Pourtant, il s'agit de l'architecte qui donna leur style « Art Nouveau », aux multiples stations du métro parisien. Il semblerait que Les futures gares du **Grand Paris Express** (<http://www.urbanews.fr/2011/05/16/13677-le-trace-definitif-du-grand-paris-express/>) soient destinées à subir un traitement similaire, avec la désignation d'un unique et même architecte pour dessiner ces dernières.

C'est Nicolas Sarkozy, qui en évoquait l'éventualité, lors d'un discours datant du 10 octobre dernier. La Société du Grand Paris (qui vient tout juste de s'installer dans de nouveaux locaux à Saint-Denis) devrait ainsi lancer en décembre, une consultation internationale qui débouchera sur la sélection d'un grand nom de l'architecture. Entouré d'une équipe de spécialistes en tout genre, (Aménagement, circulation, signalétique, sécurité, services etc.), celui-ci sera chargé de dessiner « les lignes directrices, les référents et les éléments de design communs » qui constitueront une charte unique applicable aux cahiers des charges des concours architecturaux qui suivront pour chaque gare, soit « le concept d'une nouvelle génération de gares » comme le résume Maurice Leroy, le ministre de la Ville.

L'équipe lauréate sera désignée en mars 2012.

Urbanews.fr

Un financement privé pour aller plus vite à Saclay ?

Comme on s'en souvient peut-être, la partie du Grand Paris Express qui doit desservir le plateau de Saclay était **tellement conflictuelle** (<http://grandparis.blogs.liberation.fr/vincendon/2011/02/grand-paris-ca-coince-deja-sur-saclay.html>) qu'elle n'a pas pu figurer dans l'accord Etat-région du 26 janvier sur les transports en Ile-de-France. Il a fallu attendre mai pour que cette ligne verte, qui va d'Orly jusqu'à Nanterre en passant par Versailles, puisse entrer, si on ose dire, dans la boucle.

Or, la Société du Grand Paris, qui assure la maîtrise d'ouvrage de l'ensemble, est face à un problème de calendrier. La ligne est prioritaire, elle doit être achevée avant 2020, et même avant 2018, a dit Nicolas Sarkozy lors de son discours à la Cité de l'architecture sur les quatre ans du Grand Paris. Un partenariat public-privé ne permettrait-il pas d'aller un peu plus vite que prévu ? Pour l'ensemble du réseau, cette option a été écartée lors du débat sur la loi Grand Paris. Une exception pourrait-elle être faite pour cette ligne verte ?

« *Aucune décision n'a encore été prise* », a assuré ce matin Etienne Guyot, président du directoire de la SGP au cours de l'inauguration des nouveaux locaux de la société. Mais la semaine dernière, la SGP a tout de même lancé une consultation pour choisir un cabinet de conseil chargé de comparer l'option du partenariat et celle de la maîtrise d'ouvrage publique classique. Etienne Guyot affirme que rien n'est joué : « *On ne sait même pas quelle technologie on va employer, ni quel type de métro ou quel type de roulement, sur pneu ou ferré* ». On se renseigne.

Sybille Vincendon

Blog Libération

La Société du Grand Paris signe deux conventions avec le Stif

Grand Paris

Publié le mercredi 30 novembre 2011

La Société du Grand Paris (SGP), maître d'œuvre du chantier du futur métro automatique Grand Paris Express, a approuvé ce mardi 29 novembre lors de son conseil de surveillance - conseil qui précédait l'inauguration de ses nouveaux locaux au sein de la ZAC Landy-Pleyel de Saint-Denis - un financement de **171 millions d'euros pour 2012 destiné aux premières études et acquisitions foncières**.

Le conseil a également voté deux conventions, confirmant ainsi l'engagement de la SPG aux côtés de la région Ile-de-France pour permettre les études préliminaires à deux chantiers très attendus. La première, conclue avec le Stif (Syndicat des transports Ile-de-France) et la région Ile-de-France, **concerne l'Arc Est proche (amené à être la ligne orange)**, destiné à désenclaver l'est francilien. La SGP s'engage, à hauteur de deux millions d'euros, à financer les études et enquêtes relatives au projet (doté d'une enveloppe globale de 20 millions d'euros HT pris en charge à parité par la région et la SGP).

La seconde convention, conclue avec l'Etat, la région Ile-de-France, le Stif et la RATP, porte sur les études d'avant-projet du prolongement de la ligne 14 vers le Nord (de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen) pour un montant de 17,71 millions d'euros. Les travaux d'aménagement seront financés à hauteur de 300 millions d'euros par la SGP. Programmé entre autres pour « désaturer durablement » la ligne 13, véritable calvaire des usagers, le prolongement de la ligne 14 représente 5,8 km de voies nouvelles souterraines et desservira les gares de Pont-Cardinet, Porte de Clichy, Clichy-Saint-Ouen et Mairie de Saint-Ouen).

Le « quadruple A » de Maurice Leroy

Maurice Leroy, ministre de la Ville et chargé du Grand Paris, présent pour l'inauguration du siège à Saint-Denis, a estimé que Grand Paris Express était la « colonne vertébrale du développement de la métropole parisienne » et représentait « un quadruple A ». A pour « avenir », « aménagement », « ambition » et « architecture »...

Le A comme l'avenir du projet, c'est notamment de permettre la desserte de zones, de communes (comme Clichy-Montmerfeuil), jusqu'ici enclavées, favorisant les échanges et ainsi l'emploi de personnes écartées de zones d'activités par un manque évident de transports. « Il est l'avenir dans son schéma d'ensemble [200 km de voies, 70 nouvelles gares connectées au réseau existant, NDLR] ». Le futur réseau devrait à terme transporter deux millions de personnes par jour et décharger, avec sa structure en rocades autour de la capitale, les radiales saturées.

L'aménagement concerne les infrastructures titanesques que le projet engendrera en termes de gares (« les futures gares devront être porteuses de l'identité du Grand Paris »), de voiries, d'aménagement de territoires, de logements... La SGP évoque « une gare connectée qui structurera l'intermodalité entre les modes de transport et les services qui y sont liés pour garantir la continuité de la chaîne de mobilité ». Outre ces connexions physiques, la gare offrira un accès public aux différents réseaux d'information et de communication à haut débit.

Le A de l'ambition : créer un territoire francilien plus moderne, plus attractif, qui profite sans conditions aux banlieues comme au centre de Paris... Quant à l'architecture, elle reste encore à dessiner. Une consultation internationale en conseil « architecture et design » sera en effet lancée en décembre. « Il faudra trouver l'équipe de créateurs qui offrira au métro Grand Paris ses signes identitaires, comme Hector Guimard l'avait fait pour le métro au début du XXe siècle », a annoncé Etienne Guyot, président du directoire de la SGP. L'équipe lauréate sera choisie en mars 2012 et devra « définir le concept d'une nouvelle génération de gares », a résumé Maurice Leroy.

La montée des dépenses, et des recettes

Un conseil de surveillance et une inauguration qui arrivent après un rapport de suivi de la loi du Grand Paris dans lequel deux députés pointaient les incertitudes sur le financement du projet et l'absence de calendrier et de phasage des travaux (voir notre article du 25 novembre). Si le dossier de presse diffusé à l'occasion de l'inauguration des locaux de la SGP ne fournit pas de calendrier précis pour l'avancement du chantier, il fait en tout cas état du coup de collier donné en une année à l'établissement public créé le 21 juillet 2010 : « Les dépenses en 2011 de la Société du Grand Paris ont été multipliées par 4 par rapport à 2010, passant de 8,5 millions d'euros en 2010 à 35,1 millions d'euros en 2011. Cette augmentation des dépenses de la Société du Grand Paris traduit la montée en puissance du projet.

Les recettes fiscales affectées prévues pour le financement de la construction du réseau ont été mises en place en 2011. Elles devraient s'élever à 332,7 millions d'euros (60,7 millions d'euros au titre de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau, 155 millions d'euros issus de la taxe locale sur les bureaux et 117 millions d'euros de taxe spéciale d'équipement). Leur volume devrait être en légère augmentation en 2012, à 345 millions d'euros. Le fonds de roulement ainsi constitué permettra la poursuite du projet Métro Grand Paris à un rythme très soutenu et simultanément sur plusieurs tronçons. Il sera entièrement consommé après le démarrage des travaux, en 2014. ».

Sandrine Toussaint, avec AFP

Localtis Info

Grand Paris Express : conventions SGP-Stif sur la ligne 14 et l'arc Est proche

30/11/2011

Deux conventions avec le Stif ont été approuvées à l'unanimité par le conseil de surveillance de la SGP, qui s'est tenu le 29 novembre au nouveau siège de la société, à Saint-Denis. L'une, d'un montant de 20 millions d'euros, porte sur les études de l'arc Est proche (ligne orange), l'autre, de 17,7 millions d'euros, sur le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie-de-Saint-Ouen. « *Dans un contexte de crise sans précédent* », souligne André Santini, la SGP va investir en 2012 171 millions d'euros pour les études et premières acquisitions (au lieu de 35 millions en 2011 et de 8,5 en 2010). Le projet est aujourd'hui « *irréversible* », se félicite Maurice Leroy, ministre de la Ville, tandis que **Jean-Paul Huchon, président du Stif, confirme que la collaboration est désormais étroite entre le Stif et la SGP**, et se félicite de la collaboration avec Etienne Guyot, président du directoire de la SGP.