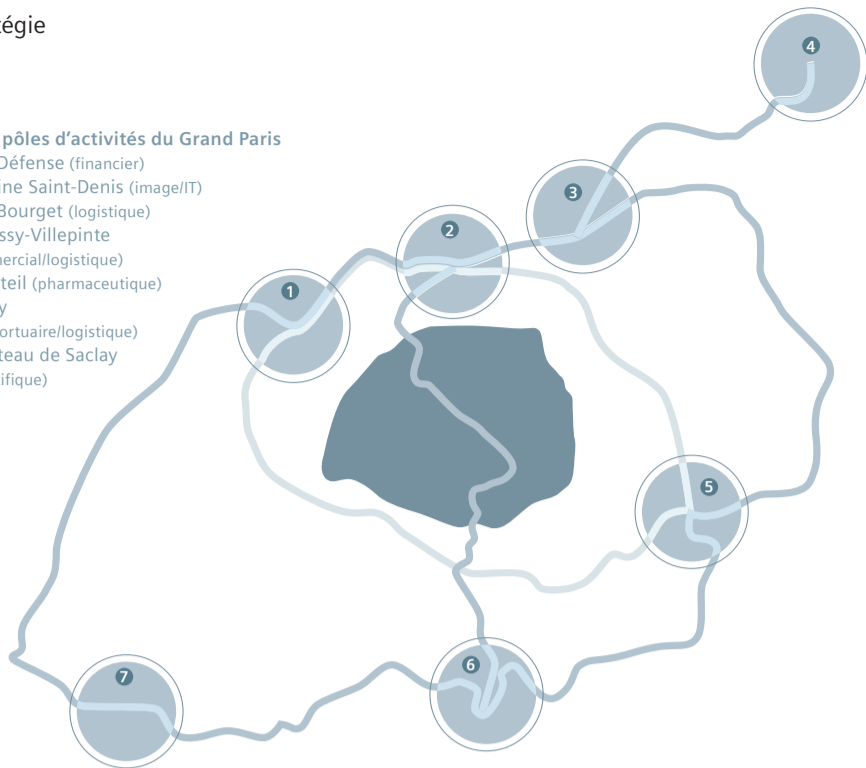


Les 7 pôles d'activités du Grand Paris

- 1_La Défense (financier)
- 2_Plaine Saint-Denis (image/IT)
- 3_Le Bourget (logistique)
- 4_Roissy-Villepinte (commercial/logistique)
- 5_Créteil (pharmaceutique)
- 6_Orly (aéroportuaire/logistique)
- 7_Plateau de Saclay (scientifique)



« Dans le projet Grand Paris Express, nous voulons apporter le meilleur de la technologie française pour des solutions de transport performantes et durables »

François Gerin, Directeur général adjoint de Siemens

Comment Siemens France prend-il part au débat sur le projet du Grand Paris ?

En proposant les solutions les plus adaptées aux enjeux de mobilité de la région Île-de-France, dans la continuité de ses réalisations passées. Depuis plus de 30 ans, Siemens est un partenaire historique des transports franciliens. Nous avons fourni les automatismes de la ligne 14, première ligne entièrement automatique du métro parisien. Nous avons également participé à ses prolongements vers Saint-Lazare puis vers Olympiades, tout en maintenant l'exploitation, ce qui fut une première mondiale. Sur le fond, le projet du Grand Paris a pour objectif de rendre la région plus vivable pour les Franciliens et plus attractive pour les investisseurs. Siemens s'inscrit pleinement dans ce cadre en proposant un métro du XXI^e siècle dans le cadre d'une desserte intelligente. Il ne s'agit pas de préconiser la solution du métro automatique léger sur l'ensemble des lignes du projet Grand Paris Express, mais de montrer qu'il est pertinent sur des lignes à moindre trafic, à fréquence élevée et avec une desserte plus fine. C'est ce que nous avons défendu auprès de toutes les parties prenantes lors des débats publics sur le Grand Paris et Arc Express.

Comment votre offre s'inscrit-elle dans le projet global de développement de la métropole ?

Siemens se positionne sur des tronçons qui n'ont pas les mêmes enjeux. Le prolongement de la ligne 14 vers Mairie-de-Saint-Ouen et, à terme, vers Saint-Denis-Pleyel pour faire la jonction avec la ligne La Défense-Paris-Roissy-Charles-de-Gaulle, est déjà acté par le STIF. Le plan défini a prévu de faire la même chose au sud, jusqu'à Villejuif. On reste ici dans la continuité avec l'existant.

Là où le projet Grand Paris marque une rupture complète, c'est dans l'idée de relier les pôles d'activités en croissance à un aéroport ou à une gare TGV en moins d'une demi-heure et de faire des lignes circulaires en banlieue pour éviter de revenir dans le centre de Paris pour aller de banlieue à banlieue.

Dans cette logique, nous avons été amenés à proposer la solution Cityval sur le tronçon entre Champigny-sur-Marne et Villejuif. Puis, fin 2010, la Société du Grand Paris a souhaité étudier un tronçon alternatif entre l'aéroport d'Orly et Versailles qui desserve le plateau de Saclay.

Là où sont installés Polytechnique, Supélec, le CEA ou encore les centres de R&D de Danone et de Thalès ?

Oui. La desserte du plateau est stratégique pour attirer et retenir les entreprises comme pour créer les synergies attendues d'un rapprochement entre enseignement supérieur, recherche et industrie. Pourquoi ne pas retenir un mode de transport innovant pour desservir le pôle d'activités technologique francilien en capitalisant sur la réutilisation des infrastructures d'Orlyval ? La question de la maîtrise des coûts d'investissement et d'exploitation est essentielle dans notre approche. Sur ledit tronçon, le Cityval permettrait de réduire par 2 le coût du projet par rapport à un métro lourd, pour un temps de mise en œuvre plus rapide, une meilleure desserte et une qualité de service incomparable, avec un train toutes les 2 minutes 30 aux heures creuses comme aux heures de pointe et une vitesse commerciale de 60 km/h. Du jamais vu. Si, grâce aux économies réalisées sur ce tronçon, il est possible de financer une autre ligne à l'Est, c'est dans l'intérêt de tous les Franciliens. Orly étant un pôle logistique, tout comme Saint-Quentin-en-Yvelines Est, on peut même envisager des rames mixtes avec du transport de marchandises.

Quelles sont les expertises de Siemens mises en œuvre sur ces projets ?

Ce sont d'abord celles de notre centre de compétences mondial installé à Châtillon, dont l'expertise en automatismes de transport urbain s'est illustrée, notamment, sur les métros de New York, Barcelone ou São Paulo, mais aussi en France, sur la ligne 14, l'automatisation de la ligne 1 et, en décembre 2010, pour réaliser la deuxième ligne de Rennes Métropole (voir p. 2). Le projet Grand Paris Express représente un volume d'affaires potentiel de 1,8 milliard sur 7 ans. Il devrait mobiliser de multiples compétences du secteur Industry : celles de Building Technologies sur les équipements incendie, les contrôles d'accès et l'efficacité énergétique, d'Osram sur l'éclairage et d'Industry Automation sur l'hypervision qui permet de rassembler des données d'origines diverses pour une gestion efficace des infrastructures. Le secteur Energy sera également concerné pour la distribution électrique.

Grand Paris Express est un projet majeur sur lequel notre division Mobility est le chef de file pour apporter des solutions intégrées et innovantes.

32,4 Md€

Montant total des investissements dans les transports d'ici à 2025.

Grand Paris Express décrypté

Le projet entend dynamiser la métropole parisienne pour créer 1 million d'emplois en 15 ans, en suscitant une croissance économique double de la moyenne nationale. Cette politique doit articuler étroitement l'ensemble des dimensions de la politique urbaine – habitat, mobilité, écologie, culture, économie, etc. – pour renforcer leur caractère durable, leur attractivité et améliorer significativement la qualité de vie urbaine. Le débat s'est focalisé sur la question des transports avec 2 projets concurrents, celui de l'État, avec le Grand Paris, et celui de la région, à travers Arc Express. L'approche du gouvernement privilégie le développement économique, en s'appuyant sur l'existence et le renforcement de 7 pôles d'activités reliés entre eux par un métro. Le 26 janvier 2011, l'État et la région ont trouvé un accord sur un projet qui prévoit un réseau de métros automatiques incluant le prolongement de la ligne 14 au nord et au sud et une rocade autour de la capitale comprenant 2 arcs à l'est. Le 3 mars 2011, le groupe de travail « Grand Paris » de Paris-Île-de-France capitale Économique auquel Siemens participe a fait part de ses propositions interpellant les pouvoirs publics pour densifier intelligemment le logement en Île-de-France, réduire les temps de trajet et décongestionner les transports individuels et collectifs dès que possible, avant le déploiement de Grand Paris Express.

Interview^{bio}

François Gerin

Directeur général adjoint de Siemens SAS depuis 1995, François Gerin a dirigé précédemment l'ensemble des activités de télécommunications du Groupe en France. Au sein de la direction générale, il développe les synergies de ventes entre les différentes entités de Siemens en France et coordonne les activités d'innovation. Pour le projet du Grand Paris, il joue un rôle clé de chef d'orchestre des différentes compétences utiles du groupe Siemens.

