



→ RÉGION CAPITALE

# Transport Ceux qui comptent en Ile-de-France

*En Ile-de-France, tout change. La loi créant les métropoles a été votée fin 2013 et la métropole de Paris doit naître le 1<sup>er</sup> janvier 2016. L'allure qu'auront les transports a été clarifiée par les décisions de Jean-Marc Ayrault, le 6 mars dernier. Le Premier ministre a confirmé et phasé la réalisation du métro du Grand Paris Express, en l'englobant dans un Nouveau Grand Paris qui assure notamment le prolongement d'Eole à l'ouest et la rénovation de RER qui sont tous à la peine. Les acteurs changent. Bertrand Delanoë quitte l'Hôtel de Ville. Jean-Paul Huchon laisse planer le doute sur sa candidature à un quatrième mandat en 2015.*

*Dans l'immédiat Etienne Guyot doit être remplacé à la tête de la SGP. Pierre Mongin espère bien être reconduit cette année à la présidence de la RATP.*

*Les grands groupes de transport, de BTP, ou high-tech, nomment des délégués au Grand Paris, qui surveillent la métamorphose de la région capitale et tentent d'en tirer parti.*

*Ville, Rail & Transports vous présente, dans ses pages et sur son site, ceux qui comptent dans l'Ile-de-France des transports. Cette liste non exhaustive a vocation à s'enrichir au fil du temps. Dossier réalisé par François DUMONT, Cécile NANGERONI et Marie-Hélène POINGT.*

## LES PILIERS

### Bertrand Delanoë Ville ne rime plus avec automobile



©Arnaud Bouissou/METL-MEDDE

Tout le monde a remarqué l'émotion de Bertrand Delanoë (63 ans) au moment où il présentait, le 7 janvier, pour la dernière fois, ses vœux de **maire de Paris**. Un fauteuil qu'il aura occupé pendant treize ans. Quand il est élu, en mars 2001, il n'est pas un personnage de premier plan. François Mitterrand avait fait monter à Paris dans les années 70 ce jeune secrétaire de la fédération socialiste de l'Aveyron. Bertrand Delanoë arpente les couloirs des institutions et les coulisses de la vie parisienne pendant 24 ans – conseiller de Paris depuis 1977, député de Paris de 1981 à 1986, sénateur entre 1995 et 2001 – , avant de devenir en mars 2001 maire de Paris grâce notamment aux écologistes.

Dès son deuxième mandat, en 2008, il lance Paris Métropole, un syndicat mixte d'études, appelé à se substituer à la « Confédération métropolitaine » œuvre de son ad-

joint alors communiste Pierre Mansat. Le maire de Paris souhaite mettre sur pied une fédération métropolitaine dotée de réels pouvoirs de décisions. Il est en opposition sur ce point avec Jean-Paul Huchon, le patron socialiste de la région Ile-de-France, qui craint un affaiblissement de ses pouvoirs mais qui finalement se fera une raison. Delanoë a finalement trouvé avec Huchon fin juin une solution, également portée par Anne Hidalgo et Claude Bartolone, parmi d'autres. Ils proposent que la métropole du Grand Paris « soit instituée sur un périmètre qui comprendrait Paris et les trois départements de la petite couronne que sont les Hauts-de-Seine, le Val-de-Marne et la Seine-Saint-Denis ». L'un des grands projets du maire de Paris aboutit au moment où il s'apprête à passer la main. Son nom est associé aussi à un renversement complet de politique sur l'automobile en ville. C'est son équipe, avec successivement Denis Baupin, Annick Lepetit et Julien Bargeton, qui limite la place de la voiture, lance Velib' et Autolib' et relance le tram. Ce qui a commencé par les couloirs de bus s'achève avec la limitation de vitesse sur le périphérique.



## Etienne Guyot Pas facile de lui succéder

A-t-il démerité ? On ne sait pas en quoi. A-t-il déplu ? Il faut le croire. L'éviction d'Etienne Guyot (51 ans), programmée par le gouvernement, devait être effective le 21 janvier. Elle est fort mal prise par de très nombreux élus, qui l'on fait savoir. Etienne Guyot a été nommé **président du directoire de la Société du Grand Paris** en septembre 2011. Il a succédé à Marc Véron, et poursuivi le travail engagé dans un style moins abrupt et plus consensuel. Préfet, conseiller aux cabinets des ministres de l'intérieur Nicolas Sarkozy et Dominique de Villepin, il a, en 2009 et 2010, dirigé le cabinet de Michel Mercier, le ministre qui a hérité du Grand Paris après l'éviction de Christian Blanc. Il a, dit-on, beaucoup contribué à désamorcer un dossier alors explosif, travail parachevé par Maurice Leroy. Sous la direction d'Etienne Guyot, la SGP, dont on s'est quelque temps demandé ce qu'elle allait devenir, et si la gauche

au pouvoir n'allait pas lui faire un sort, a réussi à s'imposer et à se faire reconnaître entre le Stif, la RATP, le conseil régional et les élus. En présentant ses vœux, le 13 janvier, Etienne Guyot a dressé un bilan du travail accompli. Bilan salué par de longs et chaleureux applaudissements d'élus de gauche comme de droite. Il a rappelé le calendrier qui attend la SGP en 2014, très serré. Etienne Guyot a créé un style, alliant respect de la « feuille de route » et incessant travail de concertation. Il ne va pas être facile de succéder au préfet Guyot.

## Pierre Mongin Candidat en 2014



HUMBERT Sylvie La Vie Du Rail PHOTORAIL

A peine nommé **PDG de la RATP**, il a promu le projet Métrophérique. Jean-Paul Huchon se moquait alors du « métroféérique ». Certains prétendent que le projet était déjà prêt. Ce qui est sûr, c'est que Pierre Mongin (59 ans, préfet, ancien directeur de cabinet du Premier ministre Dominique de

Villepin, PDG de la RATP depuis juillet 2006, renouvelé en 2009) s'est inscrit dans une tradition. Du temps où Christian Blanc était président, un dirigeant de la RATP nous avait dessiné la carte d'un projet associant tram et métro automatique en petite couronne. Une vingtaine d'années plus tard, Pierre-Alain Jeanneney – c'était lui – prenait la direction financière et juridique de la SGP, une petite sœur que son aînée couvrait d'un regard attentif. La RATP assurera la gestion de l'infrastructure du nouveau métro. Déjà, elle joue grâce à son ingénierie et à Systra un rôle déterminant dans le futur système. Et elle sera candidate à son exploitation. Que la RATP ait conçu et veuille exploiter un métro en petite couronne sur le modèle de la ligne 14, qu'elle ait fait revenir le tram témoigne d'une belle suite dans les idées, de Christian Blanc à Pierre Mongin. Un président qui a déjà mené à bien, en Ile-de-France, la réalisation des trams T3, T5, T7, le prolongement du T2, et l'automatisation de la ligne 1 du métro. Et qui compte bien sur son bilan pour être renouvelé à son poste cette année.

## Guillaume Pepy Moral de rattrapage

« L'Ile-de-France est une priorité nationale. Je l'assume à 100 % », a dit l'an dernier le **président de la SNCF** dans un discours diffusé en multiplex à 5 000 cadres de son entreprise. Une priorité affirmée dès son premier mandat – l'Ile-de-France, « chantier phare » – et réaffirmée depuis. Mais inverser la tendance prend beaucoup de temps et d'argent. Pour l'instant, malgré le



©Bernard Suard/METL-MEDDE

renouveau du RER B, les efforts ne sont pas trop couronnés de succès. Les usagers le font savoir. Le Stif a la réputation d'apprécier la RATP, et d'être intransigeant avec la SNCF. Le 12 juillet 2013, le terrible accident de Brétigny a mis la SNCF et RFF en mauvaise posture. Il faut dire que la SNCF part avec un handicap qu'on ne sait pas trop remonter : la plupart de ses lignes sont ouvertes à tous les trafics. Dans son lobbying pour les transports du futur, elle a eu bien du mal à pousser ses tangentielles. De plus, la proximité de Christian Blanc et de Nicolas Sarkozy ne l'a pas aidée. Guillaume Pepy (Science Po, ENA, conseiller d'Etat, 53 ans) s'est dit lors de l'élection présidentielle de 2007 « sarkozyste de gauche ou ségolénien de droite ». Mais cet ancien directeur de cabinet de Martine Aubry a tout de même l'air plus à l'aise avec le pouvoir actuel. Le Nouveau Grand Paris de Jean-Marc Ayrault, qui reprend le plan de mobilisation de la région, doit enfin assurer le renouveau des RER. Des grands projets de la SNCF, comme le prolongement d'Eole à l'ouest, des tangentielles et des trams-trains aussi, comme Versailles – Evry y sont repris. Mais ce qui domine, c'est l'urgence. Légitimement.

## André Santini Un président consensuel



(c) Agence ISSY MEDIA

Connu pour ses bons mots – il a plusieurs fois reçu un prix de l'humour politique – mais aussi pour sa passion des havanes, de la culture asiatique, ou encore des nouvelles technologies... le **député des Hauts-de-Seine et maire (UDI)** d'Issy-les-Moulineaux depuis plus de trente ans est né le 20 octobre 1940 à Paris. Doc-

teur en droit, diplômé de l'IEP de Paris et des Langues O' (Japonais), l'hyperactif André Santini est un cumulard qui préside le Syndicat des Eaux d'Ile-de-France et est l'un des vice-présidents de la communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest (sept communes). Mais il est surtout, depuis juillet 2010, le président du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris, grâce au président Nicolas Sarkozy qui avait préalablement signé un décret permettant de déroger à la loi de 1984 fixant à 69 ans, la limite d'âge dans la fonction publique... On a cru que Cécile Duflot allait le remercier, il n'en a finalement rien été. Sa conception du Grand Paris ? « C'est ce dont manquait Paris pour être une métropole mondiale. » L'esprit consensuel de celui qui a été plusieurs fois ministre lui permettra-t-il de garder son mandat qui court jusqu'en 2015 ?

Voir sur  
[www.ville-rail-transports.com](http://www.ville-rail-transports.com)



(c) ScHALLOY SGP

**Jean-Yves  
Le Bouillonnet**  
PRÉSIDENT DU COMITÉ  
STRATÉGIQUE DE LA SGP

**Yves Ramette**  
DIRECTEUR DU GESTIONNAIRE  
D'INFRASTRUCTURES UNIFIÉ  
EN ILE-DE-FRANCE



(c) RATP Jean François Mauboussin

## LES VISIONNAIRES



**Philippe Dallier**  
Partisan du retour à la Seine

Philippe Dallier est sénateur de droite dans un département de gauche de la petite couronne (la Seine-Saint-Denis), quand Alexis Bachelay est député de gauche dans un département de droite de la petite couronne (les Hauts-de-Seine). C'est peut-être pourquoi tous deux ne voient le salut de la région capitale – et sans doute aussi leur avenir politique – qu'en se hissant à l'échelon métropolitain. Agé de 51 ans, chef de projet en informatique, Philippe Dallier est **maire des Pavillons-sous-Bois**, en Seine-Saint-Denis, et **sénateur** de ce département depuis 2004. En 2008, Philippe Dallier avait publié un rapport d'information au Sénat sur le Grand Paris. Sa préconisation, presque un credo : une métropole intégrée fusionnant Paris et les trois départements de petite couronne. Retour à la Seine. Il a donc tout fait pour que capote le premier projet de loi gouvernemental, compliqué, impraticable à ses yeux. Et a appuyé le nouveau texte « coproduit » par des députés de gauche et le gouvernement et finalement voté le 19 décembre 2013. Il en rêvait, les socialistes l'ont fait !

Le rapport de 2008  
<http://www.senat.fr/rap/r07-262/r07-2621.pdf>

## Jean-Marie Duthilleul Aux deux bouts de la ligne 15



Ingénieur (X-Ponts), fils d'architecte et longtemps architecte en chef de la SNCF, Jean-Marie Duthilleul (61 ans) est, avec Etienne Tricaud, le **cofondateur de l'agence pluridisciplinaire Arep**, en 1997, filiale à 100 % de la SNCF. Il est l'inventeur de la gare française contemporaine : un pôle multimodal abrité par d'élégantes structures lumineuses. Des gares à Shanghai, Wuhan, Séoul, un musée à Pékin, des tours à Doha ou Ho Chi Minh-Ville... il remporte aussi de nombreux concours partout dans le monde. Et, aux côtés de Jean Nouvel et Michel Cantal-Dupart, il a participé à la consultation internationale sur le Grand Paris. Après la métamorphose de Saint-Lazare en 2012, il prend sa retraite de la SNCF et **crée sa propre structure, l'agence Duthilleul**, qui réalisera les deux gares d'extrémité, sur le tronçon sud de la ligne 15, Pont-de-Sèvres et Noisy-Champs. Ce fervent catholique développe une vision quasi mystique des gares et des transports, endroits privilégiés pour réunir les hommes.

## Christian Favier Le pionnier d'Orbival

Christian Favier (62 ans), ancien instituteur, **préside le conseil général du Val-de-Marne** depuis 2001, et il est devenu sénateur en 2011. « Dans Métropole, il y a métro », répète Christian Favier, l'homme d'Orbival, métro automatique pour le Val-de-Marne, qu'il a fait reconnaître comme maillon du Grand Paris Express. L'élus Front de gauche tempête contre la future métropole qui avalera les pouvoirs des trois départements de Petite couronne. Il voit rouge aussi lorsque le rapport Auzannet, face au coût du projet, préconise un phasage... dont le Val-de-Marne se tire pourtant fort bien. Estimant indispensable pour « les galériens des transports » et vitale pour l'emploi la ligne de métro automatique, il est aussi précurseur en matière de nouvelles mobilités. Il porte le projet Téléval entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges. Un « métrocâble » qui pourrait rabattre vers le Grand Paris Express 1 300 personnes à l'heure en pointe.



## Pascal Auzannet Futur ex-président de la SGP



Fin 2013, Pascal Auzannet (57 ans) a été nommé **président d'Ixxi**, filiale de la RATP spécialisée dans la télébilletique, l'information voyageurs et les centrales de mobilité. On le voyait (et il se voyait) plutôt à la SGP, d'autant plus qu'il avait présidé en 2010 la mission de préfiguration de ladite société. En mars 2013, c'était semble-t-il quasiment plié. Mais les rivalités Bartolone - Ayrault ont eu raison d'une candidature de poids. Pascal Auzannet, docteur en sciences de gestion et titulaire d'un DEA en sciences économiques, a débuté sa carrière à la RATP en 1984. Il a été conseiller technique au cabinet de Jean-Claude Gayssot, ministre des Transports (1997-2002). De retour à la RATP, il a été directeur du développement de l'action territoriale puis du RER. Depuis 2009, il apporte son expertise sur le dossier du Grand Paris.

On lui doit deux rapports qui ont fait du bruit. Le premier commandé par Maurice Leroy, le second par Cécile Duflot. Premier exercice, comment faire tenir une ligne de 5 milliards en deux ? Deuxième mission : dire le vrai coût du Grand Paris, et faire baisser la facture. La première fois, il a préconisé le redimensionnement des relations. Hauts cris. La seconde, il a établi le vrai coût, supérieur de 50 % à celui avancé, et indiqué quel phasage permettait de s'en sortir. Nouveaux hauts cris. Habilement, il n'a pas reparlé de redimensionnement, se doutant que les élus le proposeraient d'eux-mêmes plutôt que de tout perdre. Les gouvernants se sont en fin de compte largement inspirés des solutions qu'il a préconisées.



## Yo Kaminagai Dessine-moi une gare routière



(c) Sébastien Mundz Photorial

Ceux qui ont eu la chance de visiter une des stations du métro parisien avec Yo Kaminagai ont vite compris qu'ils avaient à faire à un érudit, à un passionné et à un pédagogue aussi. Ingénieur des Ponts, responsable du design, puis **délégué à la conception au département Maîtrise d'ouvrage des projets de la RATP**.

Yo Kaminagai (55 ans) a été le principal artisan d'un catalogue des gares de référence des métros du monde, réalisé pour le compte de la Société du Grand Paris. Car les connaissances de Yo Kaminagai ne se limitent pas à Paris, et les stations de Munich, de New York ou de Tokyo ont peu de secrets pour lui. Et ses compétences ne se limitent pas au métro. A l'occasion du projet de métro du Grand Paris, il met particulièrement l'accent sur l'importance du réseau de bus, et invite à repenser la gare routière. On pourrait même dire : à la penser, tant elle est peu présente dans les mœurs hexagonales. Il a donc naturellement porté le prototype Osrose de station de bus implanté boulevard Diderot, en face de la gare de Lyon.

## Antoine Grumbach Le Grand Paris jusqu'à la mer



**Architecte, urbaniste,** Antoine Grumbach (71 ans) s'est fait connaître lors de l'aménagement du site de Marne-la-Vallée à la fin des années 1970. Grand prix de l'urbanisme en 1992, il fait partie du Conseil scientifique de l'AIGP. Concepteur du projet Seine Métropole retenu par Nicolas Sarkozy, il rêve d'un Grand Paris jusqu'à

la mer, faisant du Havre le port de la capitale. « *Habiterse-déplacer doit s'écrire en un seul mot*, défend Grumbach. *La grande question du Grand Paris, c'est l'exclusion sociale. On ne peut réfléchir à la création de 70 000 logements et de lignes nouvelles sans tresser entre eux tous les itinéraires de rabattement permettant aux gens de se rendre leurs déplacements vivables.* » Les gares mais aussi les parkings doivent devenir des « *stations-service de la vie quotidienne* ». Le concepteur de la monumentale station Bibliothèque François-Mitterrand de la ligne 14, et coordinateur de l'aménagement urbain autour du T3, imagine, demain, dans le ciel d'Ile-de-France une trentaine de téléphériques, véritables trams de l'air se jouant des coupures urbaines.

## AUX MANETTES

### Yves Albarello Il sait parfois s'entendre avec la gauche



(c) Mairie de Claye-Souilly

On est tenté de le classer à la droite de la droite de l'UMP. Il est l'un des élus de la droite populaire et certains prétendent l'avoir vu faire le coup-de-poing à l'Assemblée, aux heures les plus chaudes de la loi Taubira. L'intéressé dément et déplore une paire de lunettes écrasées dans une bousculade. **Maire de Claye-Souilly, député de Seine-et-Marne**, Yves Albarello (62 ans) sait quoi qu'il en soit s'entendre avec la gauche pour défendre les intérêts régionaux. Rapporteur de la loi Grand Paris, il a fait beaucoup pour ménager le conseil régional, et on lui prête un rôle certain dans l'éviction de Christian Blanc. Cet homme de droite s'est montré « *Huchon compatible* » et cela comptera beaucoup au moment de l'accord Etat-région du 26 janvier 2011. Mais aujourd'hui, il considère que les socialistes, qui renouent *grosso modo* avec le département de la Seine en supprimant les intercommunalités sont « *devenus fous* ». Un de ses dossiers de prédilection : le CDG Express, et son financement par une légère taxe sur les voyageurs aériens.

## Julien Bargeton

### La réduction de l'automobile à Paris, aujourd'hui, c'est lui



(c) Maire de Paris-Jean-Baptiste Guirliat

**A**djoint au maire de Paris chargé des déplacements, des transports et de l'espace public depuis juillet 2012, Julien Bargeton (40 ans) place parmi ses priorités, la lutte contre la pollution, « *problème majeur de santé public* », répète-t-il.

Sur son blog, cet énarque, jeune élu (il est conseiller de Paris et 1<sup>er</sup> adjoint PS à la maire du XX<sup>e</sup> arrondissement depuis mars 2008) affirme vouloir « *faire évoluer le partage de l'espace public à travers de nouveaux aménagements (place de la République, voies sur berge, rue de Rennes...)* mais également en faisant évoluer les règles de circulation ».

Julien Bargeton s'inscrit dans la ligne droite de ses prédécesseurs, Denis Baupin et Annick Lepetit, qui ont cherché à réduire la place de l'automobile en donnant plus de places aux autres modes. Soit une orientation radicalement différente du slogan « Paris veut rouler, on va tous l'aider ! », lancé en 1985 par Jacques Chirac.

Dès la première mandature de Bertrand Delanoë en mars 2001, Denis Baupin en particulier avait donné le ton en lançant les couloirs de bus élargis, fortement décriés au départ mais aujourd'hui acceptés. Il a aussi lancé Vélib' et confirmé le grand retour du tramway à Paris. Autant de mesures fortes de la nouvelle politique des déplacements parisiens. Et un résultat qui va dans le bon sens, selon Julien Bargeton : entre 2001 et 2010, la circulation automobile a reculé de 23,4 % dans la capitale.

## Youenn Dupuis Monsieur Ligne 14



(c) RATP DR

**Y**ouenn Dupuis a été nommé en septembre 2013 **directeur de la ligne 14 du métro**. Il était auparavant, depuis février 2011, responsable de la mission Grand Paris à la RATP, en charge de la réalisation technique du Grand Paris Express. Il ne change pas tout à fait de domaine, la ligne 14, qui doit être prolongée au nord jusqu'à Saint-

Denis-Pleyel, et au sud jusqu'à Orly, étant appelée à devenir la colonne vertébrale du nouveau réseau de métro. Né en 1975, X-Mines, Youenn Dupuis a été ingénieur de production à l'usine Renault de Flins puis analyste à la BERD à Londres, avant d'être chef de service à la direction régionale de l'Industrie, de la recherche et de l'environnement des Pays de la Loire. Il travaille ensuite à la direction générale du Trésor et de la Politique économique au ministère de l'Economie avant d'être nommé en 2007 conseiller Energie-climat au cabinet du ministre de l'Ecologie, Jean-Louis Borloo.

## Jean-François Chiron Il dirige l'Ile-de-France chez Transdev

**A**vec 80 réseaux exploités en Ile-de-France, majoritairement en grande couronne, Transdev est par définition un acteur important du Nouveau Grand Paris. Depuis février 2011, c'est Jean-François Chiron, 54 ans, un ancien de Veolia qui a pris la **direction de l'Ile-de-France chez Transdev**, poste qui fut le sien chez Veolia Transports depuis 2007 et occupé par Bernard Stumpf chez Transdev. Diplômé de l'Essec en 2004 (Master de management général urbain), de l'ICG-Bordeaux (1994), ce chimiste de formation initiale, également ingénieur en informatique industrielle a débuté sa carrière chez Saft à Bordeaux. Entré dans le groupe par le réseau CGFTE de Bordeaux en 1991, il passera deux ans chez Connex Londres avant de rejoindre l'Ile-de-France en 1999, comme directeur du pôle Seine-et-Marne, puis des Opérations avant de devenir directeur régional. Dans une plaquette interne il rappelle l'esprit qui anime son équipe francilienne : « *La passion, le souci de la performance individuelle et collective, l'engagement, l'esprit de partenariat.* » Il faut bien ça !



(c) Transdev Franck Dunoau



## Jacques Ferrier Pas vraiment Guimard



« **N**ous cherchons un Guimard », a dit un jour Etienne Guyot. Ce n'était qu'une image, car Jacques Ferrier (centralien, architecte, 44 ans), lauréat en 2012 de la consultation internationale de la SGP, n'est pas chargé, comme le fut l'architecte Art nouveau, de réaliser les entrées de métro. Sa mission, d'une durée de sept ans, c'est de définir et de

faire respecter une charte pour les gares du Grand Paris Express. La formule initiale, de « gare sensuelle » – déclinaison de la « ville sensuelle », présentée par Ferrier avec le pavillon de la France, à l'Exposition universelle de Shanghai en 2010 – laisse un peu sur sa faim. Quelques pistes, formulées par Etienne Guyot : « Des puits de lumière naturelle seront prévus partout où ce sera possible. Les sons seront différenciés entre l'arrivée et le départ des rames. Il faut travailler sur la dimension intuitive du voyageur. » Un bon connaisseur, qui a vu les esquisses, trouve le travail remarquable. Les architectes retenus adapteront la formule en bénéficiant des conseils de Jacques Ferrier, et en dialoguant avec les élus des communes desservies.

## Jean Faussurier, Responsable du Nouveau Grand Paris pour RFF



Laurent VILLERET - RFF 2010

Ingénieur de l'ENTPE et HEC, Jean Faussurier (52 ans) est depuis juillet 2012 directeur général adjoint, puis **DG de RFF Ile-de-France**. Entré à RFF en 2000, comme directeur délégué aux affaires européennes et internationales, puis directeur du service d'animation stratégique (2008-2009), il prend en 2010 la direction des projets Eole et

NEXt. Il a donc conduit, pour la partie études à engager sous maîtrise d'ouvrage RFF, le projet de prolongement du RER E à l'Ouest dont l'enquête publique s'est achevée en février 2012. Auparavant, Jean Faussurier a été trois ans rapporteur à la direction générale de la concurrence de la Commission européenne pour les secteurs ferroviaire et aéroportuaire. De 1985 à 1992, il a occupé différents dans le secteur de l'immobilier et la construction avant de rejoindre la direction des affaires économiques et internationales du ministère des Transports (1993-1997) comme responsable de la cellule Asie.



(c) Christophe Cagniard

## Jérôme Lefebvre Une seule tête pour le RER B

**A**près avoir été chef de projet de modernisation de la ligne B du RER à la SNCF, Jérôme Lefebvre (45 ans), est devenu le 17 juin **directeur de la ligne B unifiée**, d'un commun accord entre ses deux exploitants, la SNCF et la RATP. Il arrive, a-t-il aussitôt expliqué, « dans une posture d'écoute des 900 000 voyageurs quotidiens de la deuxième ligne la plus importante du pays ». Heureusement !

La SNCF et la RATP attendent de cette direction unifiée une amélioration significative de la gestion de cette ligne plus que fréquentée.

Ce diplômé de l'Ecole nationale des Mines de Paris a fait son entrée en 1993 dans le monde ferroviaire via Sofrerail et Sofretu, les deux sociétés de la SNCF et de la RATP chargées d'exporter leur savoir-faire en ingénierie (ensuite fusionnées dans Systra). Il a accédé à des postes à responsabilités dès l'année suivante au sein de la SNCF.

Le rapprochement des deux transporteurs et la modernisation de la ligne B ont été parachevés en novembre dernier avec le regroupement dans un centre de commandement unique à Denfert-Rochereau, de l'ensemble des personnels, RATP, SNCF, mais aussi RFF et DCF, qui supervisent l'exploitation de la ligne B. On attend maintenant les résultats. Pas facile et, le 15 janvier, le tronçon rénové du RER B tombait gravement en rade. Maudite caténaire.



## Sophie Mougard Dame de fer

Formellement, le **Stif** a été créé en 2000, mais c'est à partir de 2006 qu'il existe pleinement, lorsque Jean-Paul Huchon, président du conseil régional, en a pris la présidence à la place du préfet de région. Et qu'il a nommé **directrice générale du Stif** Sophie Mougard (50 ans, X-Ponts). Elle était depuis 2002 directrice générale adjointe des services de la région et avait auparavant été conseillère technique au cabinet du Premier ministre Lionel Jospin pour les transports.

Elle a imposé l'existence du **Stif** et fait comprendre – non sans friction – à ses deux principaux transporteurs qui est aujourd'hui le patron. La RATP (dix millions de voyageurs par jour) et surtout la SNCF (trois millions) savent que la négociation des contrats avec Sophie Mougard est dure. Peu connu des usagers, le **Stif** appose peu à peu son logo sur les matériels et imprime sa marque sur le passe Navigo des-

siné par Starck. Pourtant, à peine institué, le **Stif** a été menacé, lorsque la Société du **Grand Paris** a été créée, sans trop de compte à lui rendre. Jean-Marc Ayrault a tranché le 6 mars 2013 et réaffirmé le principe d'une autorité régionale décentralisée, responsable des services sur l'ensemble de l'Ile-de-France, SGP comprise.

## Jacques Peynot 383 gares en portefeuille



Jacques Peynot est **Jaux commandes des 383 gares SNCF d'Ile-de-France** depuis février 2012. Un poste où il dépend directement de deux mar-  
raines, comme le dit l'une d'elles, Bénédicte Tilloy, la patronne de Transilien, qui joue ce

rôle au côté de Rachel Picard, la directrice générale de Gares & Connexions.

Une création de poste sur mesure pour Jacques Peynot (55 ans), qui a souvent planché sur des sujets relatifs au patrimoine ou aux gares depuis qu'il est entré à la SNCF en 1998. Ce passionné d'histoire et de viticulture, qui se déplace au quotidien à vélo, a pour mission de développer les gares du réseau Transilien. Pour cela, il précise qu'il travaille sur « *un mode de fonctionnement intégré qui permet plus d'efficacité et de cohérence, tout en raccourcissant les délais* ». Parmi ses autres objectifs, il cite le développement des services en gare, de l'intermodalité et de l'accessibilité. Les gares ne sont plus seulement des lieux de passage, elles doivent faciliter la vie des clients.

## Pierre Serne Twitter bûcheur

On peut être intello et twitto à la fois. Pierre Serne, 41 ans, 8 794 tweets au comp-  
teur au moment où nous commençons ces lignes, est normalien de la rue d'Ulm et agrégé d'histoire. Il est entré en 2000 au cabinet de Dominique Voynet, ministre de l'Environnement. Il a été ensuite conseiller d'Yves Cochet à ce même ministère. Il a dirigé les cabinets de Khéridja Bourcart et de Denis Baupin, adjoints au maire de Paris. Elu régional



Europe Ecologie Les Verts dans le Val-de-Marne, Pierre Serne est depuis janvier 2012 **deuxième vice-président du conseil régional d'Ile-de-France**, chargé des transports et des mobilités et vice-président du **Stif**. Son prédécesseur, Jean-Vincent Placé, ne donnait pas le sentiment d'être passionné par les transports. Pierre Serne, c'est tout le contraire. Parmi ses dossiers de prédilection : le dézonage du passe Navigo, qui ne fait pas l'unanimité, et qui est pour l'instant réservé aux vacances et aux week-ends, ou le renouveau des bus. Chiader n'empêche pas de twitter : 8 795 tweets au compteur au moment où nous bouclons ces lignes.





## Bénédicte Tilloy Elle parie sur les réseaux sociaux



Fredskitchchen

En Ile-de-France, déclarée priorité nationale, la SNCF tente une révolution managériale : la **patronne du Transilien** est censée avoir maintenant la haute main sur tous les leviers : le matériel, la traction, la vente, etc. L'idée, c'est que Bénédicte Tilloy ne dépende plus des grandes directions de la SNCF pour faire circuler les 6 000 trains de Transilien et transporter trois millions de voyageurs. Pas si facile à dire, encore moins facile à faire, et cela fait des années qu'une telle réorganisation, jugée vitale pour l'Ile-de-France comme pour les TER, est en gestation. A suivre.

Diplômée de l'Essec (1982), Bénédicte Tilloy a fait l'essentiel de sa carrière à la SNCF. Elle a intégré pour commencer le service marketing où elle a conduit la réforme de la tarification et contribué à la création des cartes Vermeil et 12/25. Elle a ensuite participé à la création de TéoZ. Elle est devenue patronne des contrôleurs en 2001, directrice de Paris Rive-Gauche en 2008. Elle est directrice générale de SNCF Transilien en 2011. Elle est très attentive au rôle que jouent et sont appelées à jouer les technologies nouvelles et les réseaux sociaux dans le transport. Elle fait de la réussite de l'application Tranquillien une affaire personnelle.

Diplômée de l'Essec (1982), Bénédicte Tilloy a fait l'essentiel de sa carrière à la SNCF. Elle a intégré pour commencer le service marketing où elle a conduit la réforme de la tarification et contribué à la création des cartes Vermeil et 12/25. Elle a ensuite participé à la création de TéoZ. Elle est devenue patronne des contrôleurs en 2001, directrice de Paris Rive-Gauche en 2008. Elle est directrice générale de SNCF Transilien en 2011. Elle est très attentive au rôle que jouent et sont appelées à jouer les technologies nouvelles et les réseaux sociaux dans le transport. Elle fait de la réussite de l'application Tranquillien une affaire personnelle.

Voir sur  
[www.ville-rail-transports.com](http://www.ville-rail-transports.com)



(c) SGP

**Didier Bense**  
MEMBRE DU DIRECTOIRE  
À LA SGP



(c) RATP Bruno Marguerite

**Christian Galivel**  
DGA INVESTISSEMENT  
ET GRAND PARIS À LA RATP



(c) Seura

**David Mangin**  
ARCHITECTE AGENCE SEURA

## LES FONDATEURS

### Patrick Braouezec Contre le « putsch parlementaire »



(c) Plaine Commune Christophe Filliale

Ancien instituteur Patrick Braouezec (63 ans) a été maire de Saint-Denis de 1991 à 2004, député de Seine-Saint-Denis de 1993 à 2012. Longtemps communiste, il a quitté le PCF en 2010. Depuis 2008, il est **président de la communauté d'agglomération Plaine Commune** (Aubervilliers, La Courneuve, Epinay-sur-Seine, L'Île-Saint-Denis, Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Denis, Saint-Ouen, Stains, Villetaneuse) qui compte 410 000 habitants. Patrick Braouezec, président de Paris Métropole en 2012, est l'un des plus ardents partisans du réseau de métro du Grand Paris. Ardent et impatient, car il espère bien que la ligne 14 rejoigne au plus vite son futur terminus de Saint-Denis-Pleyel et soulage enfin la 13. Il est aussi l'un des plus grands défenseurs de la construction d'une métropole « *en archipel* ». Or, la métropole finalement votée passe par la dissolution des EPCI. Dont Plaine Commune, la plus connue des intercommunalités franciliennes. Son œuvre. Ulcéré, Patrick Braouezec a dénoncé un « *putsch parlementaire* ».





## Bertrand Lemoine Evincé de l'AIGP



Hoda HAMZEH/AIGP

**B**ertrand Lemoine (62 ans) a dirigé l'Atelier International du Grand Paris depuis sa création le 19 février 2010 jusqu'au 30 septembre 2013. Ingénieur (X-Ponts), architecte et historien (auteur d'ouvrages portant notamment sur l'architecture parisienne, Gustave Eiffel, ou la construction

en acier), Bertrand Lemoine est un spécialiste reconnu de l'architecture et de l'urbanisme. Mais, fin septembre, Pierre Mansat, adjoint au maire de Paris et président de l'AIGP, a souhaité que le mandat du DG ne soit pas renouvelé. Politiquement, les deux hommes n'étaient pas faits pour s'entendre : Mansat est un ancien du PC et Lemoine, nommé sous Sarkozy, a fait bénéficier après son éviction NKM de son expertise sur le Grand Paris. Trois mois après son départ, aucun successeur n'était encore nommé. Il faudra attendre la fin des municipales – aurait dit Cécile Duflot – pour que l'AIGP ait un nouveau directeur. On peut regretter (mais pas trop s'étonner) de l'intervention du calendrier politique dans un organisme plutôt voué à la réflexion et aux propositions. L'AIGP a présenté en 2013 une synthèse de ses travaux sur le thème « Habiter le Grand Paris » et devait en présenter une seconde début 2014 sur les « Systèmes métropolitains ».

## Marc Pélissier La parole aux usagers



**O**n n'avait pas l'habitude de le voir au premier plan. Mais, quand la Commission du développement durable de l'Assemblée nationale a organisé, en février 2013, une table ronde sur les transports en Ile-de-France, Marc Pélissier a été entendu au même titre que Guillaume Pepy, Pierre Mongin ou Sophie Mougard. Signe que les usagers ont le droit de s'exprimer. Il en fait usage avec compétence, et modération dans la forme qui n'empêche pas de poser les questions qui fâchent.

Né à Villeneuve-Saint-Georges (Val-de-Marne), ingénieur en informatique industrielle, Marc Pélissier (39 ans) est **secrétaire général de l'Association des Usagers des Transports - Fnaut Ile-de-France** depuis 2005. Impliqué dans le milieu associatif depuis la fin des années 90, tout d'abord au comité d'usagers Cercle du RER C, il a ensuite rejoint l'AUT. En tant que secrétaire général, il suit notamment les sujets régionaux, et assure la coordination avec les associations locales, notamment pour les RER. De plus, il fait partie des membres du bureau qui assurent les relations avec les médias et les élus locaux. Depuis 2010, il est également délégué dans le Val-de-Marne et représente l'AUT au sein d'Orbival.

Voir sur [www.ville-rail-transports.com](http://www.ville-rail-transports.com)



(c) Airparif

**Jérôme Clave**  
DIRECTEUR D'AIRPARIF



(c) Mathieu Delmeire Parti Socialiste

**Daniel Goldberg**  
DEPUTÉ DE SEINE-SAINT-DENIS



(c) C. Laute IAU idF.

**Elisabeth Gouvelnal**  
DIRECTRICE MOBILITÉ DE L'IAU-IDF



## LES RIVALES

Voir sur [www.ville-rail-transports.com](http://www.ville-rail-transports.com) (et pages 29 à 31)



(c) Parti socialiste Philippe Grangeaud catlons

**Anne Hidalgo**  
CANDIDATE PS À LA MAIRIE DE PARIS



(c) Marie-Lan Nguyen

**Nathalie Kosciusko-Morizet**  
CANDIDATE UMP À LA MAIRIE DE PARIS

## LES CONVERTIS

### Cécile Duflot Le logement d'abord



© Arnaud Bouissou/METL-MEDEC

C'est à Cécile Duflot, **ministre de l'Egalité des territoires et du Logement** qu'est revenu le dossier du Grand Paris. A première vue, un contre-emploi. En bonne écologiste elle est adversaire résolue du projet de Christian Blanc. Comme souvent en politique, elle est chargée de mettre en œuvre les choix qui ne sont pas les siens. Mais l'accord Etat-région de 2011 lui a facilité la tâche, en intégrant le plan de mobilisation de l'Ile-de-France dans un accord global. Et elle doit se retrouver sans trop de mal dans le Nouveau Grand Paris de Jean-Marc Ayrault, arrêté le 6 mars 2013, qui combine futur métro et remise à niveau. Cela dit, elle monte peu au créneau sur le Grand Paris Express comme sur le débat métropolitain, cherchant plutôt à attacher son nom à la question cruciale du logement. Cécile Duflot (38 ans) est diplômé d'économie urbaine à l'ESSEC. Urbaniste, elle est élue secrétaire nationale des Verts en 2006 puis occupe les mêmes fonctions pour Europe Ecologie Les Verts, de 2010 à 2012. En 2010, elle devient conseillère régionale en Ile-de-France et préside le groupe écologiste jusqu'en juin 2012. Elle a été élue députée de la 6<sup>e</sup> circonscription de Paris le 17 juin 2012.

### Jean-Paul Huchon La métropole l'inquiète

Le métro du Grand Paris ce n'était pas trop son truc. Il a bataillé comme un beau diable contre Christian Blanc. Les deux hommes se sont connus à la fin des années 70 dans l'entourage de Michel Rocard et ne s'apprécient pas trop. Avec Michel Mercier, puis avec Maurice Leroy, les rapports de Jean-Paul Huchon ont été meilleurs. En témoigne l'accord du 26 janvier 2011, associant métro et plan de mobilisation. De plus, certaines caractéristiques du projet régional Arc Express se retrouvent dans le projet définitif. Au bout du compte, la victoire de Jean-Paul Huchon est assez nette. Pour le volet institutionnel du Grand Paris, c'est une autre affaire. La création d'une métropole regroupant 6,5 millions d'habitants ne peut qu'inquiéter le **président du conseil régional** – même si, beau joueur, il a signé avec Anne Hidalgo et Claude Bartolone un appel en ce sens en juillet dernier. Va-t-il briguer en 2015 un quatrième mandat ? Jean-Paul Huchon (67 ans) reste évasif. Ce qui est sûr, c'est que tout va changer. Le 1<sup>er</sup> janvier 2016, sera créée la métropole de Paris. Claude Bartolone, président de l'Assemblée nationale, qui à un moment se serait bien vu Premier ministre, veut (dit-on) la présider. C'est qu'elle pourrait bien devenir le vrai pôle du pouvoir en Ile-de-France.

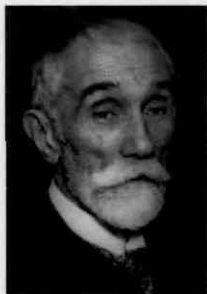


(c) Philippe Grangeaud



## LES ANCÊTRES

Voir sur [www.ville-rail-transports.com](http://www.ville-rail-transports.com)



**Fulgence  
Bienvenüe**



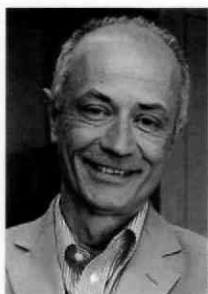
**Paul  
Delouvrier**



**Georges Eugène  
Haussmann**

## LES NOUVEAUX VENUS

### Alain Garde Monsieur Grand Paris pour la SNCF



Parmi ses multiples fonctions, Jean-Pierre Farandou a longtemps porté le dossier Grand Paris pour la SNCF. Après son départ pour Keolis, Guillaume Pepy a décidé de créer un poste entièrement dédié à ce thème. C'est Alain Garde qui y a été choisi pour être directeur du Grand Paris et du Grand bassin parisien à la SNCF. Cet ingénieur de 63 ans, entré à la SNCF en 1977 et qui y a fait toute sa carrière, occupe donc ce poste depuis 2012. Il était auparavant directeur de la Veille Qualité Production. Alain Garde estime qu'après la phase infrastructures, le dossier Grand Paris est désormais entré dans la phase « services ». Selon lui, il y a deux grands défis : réussir le maillage du réseau francilien et la nouvelle gouvernance issue de la loi sur la décentralisation créant les métropoles.

### Alexis Bachelay Celui par qui la métropole arrive

Né en août 1973, Alexis Bachelay n'a pas attendu d'avoir 40 ans pour se faire un nom. Voire un prénom, puisque le groupe socialiste compte un autre Bachelay, Guillaume. Alexis, c'est ce jeune député des Hauts-de-Seine, conseiller municipal de Colombes, qui a été à la manœuvre au printemps pour sortir le gouvernement du mauvais pas dans lequel il s'était fourré au Sénat. La haute assemblée avait en effet retoqué ce qui concernait la métropole de Paris dans le projet de loi dit Mapam.



Puisque les sénateurs ne veulent pas de la généralisation obligatoire des intercommunalités en Ile-de-France, profitons-en pour supprimer les 19 intercommunalités et pour n'en faire qu'une seule ! Claude Bartolone aurait joué un grand rôle dans la solution portée par Alexis Bachelay. S'il bataille ferme dans l'hémicycle avec Yves Albarelo, les deux députés semblent s'entendre plutôt bien en commission pour le suivi de la loi Grand Paris, qui a donné naissance à la SGP.



## Camille Bonenfant-Jeanneney De l'Europe à la RATP



(c) RATP - Jean François Mauboussin

**C**amille Bonenfant-Jeanneney (32 ans) a été nommée en septembre 2013 **responsable de la mission Grand Paris de la RATP** auprès de Christian Galivel, directeur général adjoint chargé des projets, de l'ingénierie, et des investissements. Elle a remplacé Youenn Dupuis. X-Ponts, diplômée de l'IEP de Paris, Camille Bonenfant-Jeanneney

était conseillère au cabinet du ministre délégué chargé des Affaires européennes depuis juillet 2012. Elle a été conseillère à la représentation permanente de la France auprès de l'Union européenne à Bruxelles entre 2006 et 2012. Camille Bonenfant-Jeanneney est la fille de Pierre-Alain Jeanneney. Cet ancien directeur du développement puis DGA finances et développement à la RATP, qui avait suivi Christian Blanc à Air France, s'était ensuite inscrit au barreau avant d'entrer au directoire de la SGP, où il est chargé des finances et des questions juridiques. Dans ses nouvelles fonctions, Camille Bonenfant-Jeanneney devrait peu rencontrer son père, qui a souhaité rejoindre le Conseil d'Etat.

## Jérôme Coutant Le Monsieur Numérique de la SGP



(c) SGP

**P**as question de rater la « révolution de l'Internet mobile », précise Jérôme Coutant, qui pense qu'en la matière « on n'a encore rien vu ». Nommé en octobre 2013 **responsable numérique de la Société du Grand Paris** au sein de la direction de la valorisation du patrimoine, cet ancien membre de l'Arcep (de 2011 à début 2013), s'est rapidement

emparé du dossier pour lancer, fin 2013, l'appel à manifestations d'intérêt destiné à construire le métro « le plus digital du monde ». Né en 1956, diplômé en 1980 de l'ESCP, Jérôme Coutant a débuté sa carrière dans l'audit et la conception de systèmes d'informations. Passé par Hewlett-Packard et Motorola jusqu'en 1999, il cofonde en 2000 la start-up PrintPerso.com, avant de rejoindre, en 2002, la Caisse des dépôts comme responsable du programme développement numérique des territoires Sud-Ouest. En 2007, il est nommé chef du pôle aménagement numérique du territoire à la Datar, puis devient, en 2009, conseiller au cabinet de Michel Mercier à l'Espace rural, chargé notamment de l'économie numérique. Autant dire que le numérique, c'est son affaire.

## Jean Daubigny Il a travaillé avec Manuel Valls et Jean-Marc Ayrault



DICOM ministère de l'intérieur - E. Delouis

**L'**affaire était bien enclenchée par son prédécesseur, Daniel Canepa, mais c'est Jean Daubigny qui a signé les premiers Contrats de développement territorial en Ile-de-France. **Préfet de Paris et de la région Ile-de-France** depuis décembre 2012 il est chargé d'engager avec les collectivités locales la négociation et la mise en œuvre des CDT, conformément aux principaux objectifs du **Grand Paris** : urbanisme, logement, transports, lutte contre l'étalement urbain, mais aussi développement économique, commercial, sportif et culturel. Le préfet est aussi commissaire du gouvernement au sein de la Société du **Grand Paris** et de l'établissement public de Paris Saclay.

Diplômé de l'IEP de Paris et de l'ENA, Jean Daubigny (65 ans), a été préfet de Midi-Pyrénées, de Bretagne et directeur de cabinet de Manuel Valls. Il a également été préfet de Loire-Atlantique, lorsque Jean-Marc Ayrault était maire de Nantes. De là à voir dans sa nomination la volonté du Premier ministre de prendre en main le dossier du **Grand Paris**, le pas a été vite franchi. On ne voit d'ailleurs pas un locataire de Matignon (ou de l'Elysée) se désintéresser d'une région capitale en pleine métamorphose.

## Augustin de Romanet Il pousse CDG Express



Antoine Doyen

Pour de nombreux observateurs, aucun doute : le **président d'Aéroports de Paris** veut faire de CDG Express l'un des dossiers phares de son mandat. A la tête d'ADP depuis novembre 2012, Augustin de Romanet est convaincu que cette liaison ferroviaire dédiée de 32 km permettant de relier directement l'aéroport de Roissy au centre de Paris en une vingtaine de minutes est indispensable.

Une société, constituée par ADP et RFF, doit porter le projet évalué à plus d'1,7 milliard d'euros. Pour mener à bien ses projets, cet énarque à part icule, également diplômé de Sciences Po, a appelé à ses côtés l'ancien directeur général délégué France de Keolis, Patrick Jeantet qui a pris ses fonctions le 6 janvier.

Augustin de Romanet (52 ans), grand commis de l'Etat, qui a passé 11 ans sous les ors des cabinets ministériels et a occupé le poste de secrétaire général adjoint de l'Elysée sous Jacques Chirac, passe pour un habile négociateur et un fin connaisseur des transports. Reste que certains choix faits lorsqu'il était directeur général de la Caisse des dépôts et Consignation (entre mars 2007 et mars 2012) semblent parfois avoir été guidés davantage par des considérations politiques que stratégiques. On raconte que sa décision de rapprocher sa filiale Transdev de Veolia a bien aidé son vieil ami Henri Proglio et satisfait les souhaits de l'Elysée, du temps de Nicolas Sarkozy.

## Xavier Gruz Objectif Eole

C'est un plateau commun RFF-Transilien SNCF qui prépare le prolongement du RER E à l'ouest. Depuis juillet 2012, après Jean Faussurier, Xavier Gruz dirige le projet **Eole/NExT**. Ingénieur des Ponts (43 ans), il a rejoint RFF en 2001, a été directeur de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, qu'il a suivie depuis les études jusqu'à la mise en exploitation. Il prépare aujourd'hui l'« *évolution ultime* » du plateau commun : les équipes « *juxtaposées et coordonnées* » vont devenir une équipe commune, chargée de la maîtrise d'ouvrage du projet. Les échéances se rapprochent. L'avant-projet Eole/NExT doit être présenté au **Stif** le 12 février. L'appel d'offres pour le système de signalisation NExT devait sortir en ce début d'année. Ce système, conçu pour Eole, pourra en cas de besoin se décliner pour d'autres RER. L'appel d'offres du matériel roulant – le RER NG – a été lancé l'an dernier. Et la phase de consultation des entreprises chargées des travaux devrait commencer à l'été 2014. Pour Xavier Gruz, tout est conforme au calendrier défini par le Premier ministre le 6 mars 2013. Objectif : la mise en service du prolongement dans son ensemble d'ici 2020.



(c) RFF-Eric Laurent

Voir sur [www.ville-rail-transports.com](http://www.ville-rail-transports.com)



**Daniel Guiraud**  
PRÉSIDENT DE PARIS-MÉTROPOLE



(c) Chabaud Pierre

**Philippe Yvin**  
PRÉSIDENT PRESENTI DU DIRECTOIRE  
DE LA SGP



## LES FRANCS-TIREURS

**Jean-Pierre Farandou**

**Il veut exploiter le Grand Paris Express**



(c) SNCF Média/Atteque - BERTRAND JACQUOT

Le patron de Keolis, société candidate à l'exploitation des lignes 16,17 et 18 du futur métro du Grand Paris, a déjà prévenu la RATP : il est tout aussi légitime qu'elle ! « Avec Lille, Lyon, Rennes, Roissy, nous exploitons plus de 70 km de lignes de métro automatiques, davantage que la RATP qui n'exploite que les lignes 1 et 14 du métro parisien. Dans deux ans, ce sera 150 km avec l'ouverture du métro d'Hyderabad en Inde », a malicieusement déclaré Jean-Pierre Farandou (56 ans). Ingénieur des Mines de Paris, il débute à la compagnie minière Amax à Denver avant d'entrer à la SNCF en 1981 où il occupe divers postes à la production et au marketing. Il lance la ligne TGV Paris - Lille en 1993 avant de prendre les rênes de Thalys pendant cinq ans. Il passe ensuite par les Grandes lignes, puis rejoint Keolis à Lyon avant de prendre en 2006 la direction de SNCF Proximités. A ce titre, il supervise bien sûr Transilien et est chargé du dossier

du Grand Paris. Il est président du directoire de Keolis depuis août 2012. Ses ambitions pour la région ne se limitent pas au Grand Paris Express. Exploitant de bus, Keolis voit avec intérêt le regain d'intérêt pour ce moyen de transport. Et Keolis sera le candidat du groupe SNCF à l'exploitation de CDG Express... si un jour CDG Express il y a !

Voir sur

[www.ville-rail-transports.com](http://www.ville-rail-transports.com)



**Joel Danard**

« MONSIEUR FRET » À LA RATP

## L'ARRIVÉE DES HOMMES DE L'ART

Les marchés d'assistance à maîtrise d'ouvrage et les premiers marchés de maîtrise d'œuvre ont été passés en 2013.

Le groupement Artemis (Artelia, Arcadis, BG Conseil) assure l'assistance à maîtrise d'ouvrage auprès de la SGP pour l'infrastructure ainsi que la coordination transverse. Une quarantaine de personnes ont pris place dans un plateau, dans l'immeuble où la SGP a son siège, à Saint-Denis. Directeur de la mission, **Etienne Rousselet** (Artelia), 49 ans, polytechnicien, ingénieur civil des Ponts, qui a rejoint Artelia en 2009 après être passé par GTM, la SNCF et RFF. A ses côtés, **Cyrille Brichant** (Arcadis) et **Daniel Ferreira** (BG).

Systra est très présent dans le projet. Au niveau du management, **Arnaud Valranges**, 47 ans, ingénieur de l'Ecole Centrale Paris, sera particulièrement mobilisé. A Systra depuis 2000, ex-directeur international Afrique Moyen-Orient, il est directeur adjoint France depuis 2012. Mentionnons aussi **Frédéric Dupouy**, 50 ans, ingénieur en génie civil. Il a été, à la RATP, maître d'œuvre sur les projets Météor et ligne D du RER, chef de projets Tramway, directeur de l'agence territoriale de la RATP pour Paris. Il est directeur Ile-de-France - Urbain à Systra. Au niveau du management, également, **Henri Vergnaud**, 45 ans, Ecole Centrale de Paris. A Systra depuis 2002, il a été directeur Ile de France, puis di-

recteur technique délégué à la production.

Systra assure la maîtrise d'ouvrage systèmes et la maîtrise d'œuvre du matériel roulant. **Rémy Pasquer**, 50 ans, ingénieur INSA Lyon, ancien directeur de projets pour le TGV Corée, le métro d'Alger, le Val de Roissy, en est le directeur.

La maîtrise d'œuvre des systèmes (hors automatisme et matériel roulant) revient à un groupement Egis (mandataire)-Setec. **Pierre Tissier** (Centrale, Paris), ex-Dumez GTM International, Egis depuis 1996, responsable des projets de transports urbains métros/tramways d'Egis Rail, pilote l'activité d'Egis pour la SGP.

**Arnaud Sénéchal** (ex-Spie Enertrans, Egis depuis 2002) est directeur du groupement de maîtrise d'œuvre des systèmes. **Dominique Grimbert** (Egis Rail), est directeur technique et **Guillaume Baudienville** (Setec), directeur technique adjoint. **Luc Piljan**, 47 ans, ingénieur en génie civil, directeur de grands projets d'infrastructures de tramway et de métro à la RATP puis à Systra, est directeur de la maîtrise d'œuvre de la partie Noisy-Champs - Villejuif.

**Pierre-Loïc Veyron** diplômé de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées, depuis 25 ans à Setec, est directeur de la maîtrise d'œuvre de la partie Pont de Sèvres - Villejuif.

Plus d'informations sur le site de Ville, Rail & Transports.

