



NOVEMBRE 2018

LE GRAND PARIS EXPRESS Un acte d'aménagement

Pièce maîtresse du projet du Grand Paris, le Grand Paris Express est LE projet stratégique de l'Île-de-France : avec 200 kilomètres de lignes de métro automatique et 68 nouvelles gares, le projet va doubler le réseau francilien à l'horizon 2030. Ses premières lignes sont attendues pour 2024 et pour ce faire 2 tunneliers déjà à l'œuvre dans les sous-sols grand-parisiens qui seront rejoints par 8 supplémentaires dès 2019, plus de 100 chantiers de génie civil sont en cours qui seront 300 à terme et vont progressivement mobiliser 1 000 PME, impliquées par les grands groupes du BTP. Maître d'œuvre de ce chantier titanesque – le plus grand projet urbain en Europe –, la Société du Grand Paris (SGP) doit conduire l'aventure en temps et en euros, et mieux encore : selon la lettre de mission adressée le 13 novembre par le Premier ministre au président de SGP, en réalisant 10 % d'économies sur les dernières estimations de coût – ce qui ramènerait ce dernier « à moins de » 35 milliards d'euros.¹ Cette note va s'écrire en gros caractères.

PLUS QU'UN PROJET DE TRANSPORT

Le Grand Paris Express va fabriquer 1 fois ½ Paris

Le Grand Paris Express est un projet de dimension urbaine et économique nationale même si ce point de vue reste encore trop peu partagé. Revenons en préalable au projet lui-même : sur ses 200 km de lignes de métro automatique à 90 % souterrain et fonctionnant entre 55 et 65 km/h en vitesse moyenne (110 km/h en vitesse de pointe) avec une rame toutes les 2 à 3 minutes et surtout sur ses 68 gares qui constituent la partie la plus précieuse du réseau. La construction de ces 68 gares du Grand Paris Express s'accompagne déjà de projets urbains prêts à accueillir des milliers de Franciliens. Dans les années à venir, de nouveaux quartiers vont naître, associant logements de toutes catégories, commerces, bureaux et équipements pour répondre aux besoins de la « région-capitale ». Les gares seront les lieux emblématiques de ce Grand Paris : évidemment toutes différentes, elles partageront les mêmes fonctionnalités visant à en faire des lieux de vie, ouverts sur la ville, tout en conservant la souplesse nécessaire à leur adaptabilité dans le temps, pour suivre l'évolution des quartiers et de leurs périphéries au cours des décennies à venir.

En prenant chacune de ces gares et en traçant autour d'elle un périmètre sur un rayon de 900 mètres (accessible à pied) : la surface totale obtenue représente plus d'une fois et demie la superficie de Paris intramuros (105,40 km²).

¹ *La Société du Grand Paris*, rapport de la Cour des comptes à la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire de l'Assemblée nationale, décembre 2017.

35 milliards d'euros est le coût de terminaison du projet apprécié par le directoire de SGP en juillet 2017 (valeur de 2012, soit environ 36 milliards d'euros actuels).



“ Tracez autour de chacune des 68 gares du Grand Paris Express un périmètre sur un rayon de 900 mètres, accessible à pied : la surface totale obtenue représente plus d'une fois et demie la superficie de Paris intramuros.

Le Grand Paris Express va donner une accessibilité extraordinaire à l'équivalent d'une fois et demie Paris. Il va fabriquer une fois et demie Paris.

Thierry DALLARD
président de la Société du Grand Paris

Le Grand Paris Express va donner une accessibilité extraordinaire à l'équivalent d'une fois et demie Paris. Ce bouleversement urbain, qui est assez similaire à ce que fut la mise en place de la première ligne de TGV entre Paris et Lyon, va métamorphoser notre vision de la capitale, jusqu'ici restée repliée derrière sa double ceinture du périphérique et des maréchaux. Aujourd'hui un jeune étudiant en médecine de Clichy-Montfermeil a besoin d'une heure et demie pour rejoindre sa faculté de Créteil ; demain, il fera le trajet en moins de 20 minutes. Aujourd'hui, le cadre de Bagneux a besoin de 45 à 50 minutes pour rejoindre sa tour de La Défense ; demain, ce trajet lui prendra 10 minutes. L'unité de mesure n'est plus l'heure mais la dizaine de minutes. Cela est complètement révolutionnaire pour les Franciliens. Les Parisiens apprendront qu'il y a un extraordinaire opéra à Massy avec une très bonne programmation, à moins d'un quart d'heure de leur station de métro.

Plus qu'un projet de transport, le Grand Paris Express va structurer la reconstruction de la ville sur elle-même. Les gains liés au transport lui-même ne représentent qu'un tiers des gains totaux attendus qui englobent les avantages liés au développement économique et également ceux consécutifs à la réduction des gaz à effet de serre. Les deux tiers des gains du projet tiennent ainsi dans sa capacité de fabriquer de la ville et surtout de fabriquer de la ville différemment. Le RER a fabriqué des villes à 30, 40 ou 50 kilomètres, reliées à la capitale par un cordon ombilical et transformées en îles isolées au moindre incident technique. A contrario de ce schéma, celui du Grand Paris Express repose entièrement sur un maillage : sur les 68 gares programmées, 63 sont en correspondance avec une ligne RER ou de métro. Alors oui, **bien avant d'être un projet de transport, le Grand Paris Express est un projet d'aménagement à l'échelle de la métropole, de la région et même du pays.**

RAPPEL – Le projet du Grand Paris Express est la résultante d'une fusion opérée à partir de 2010 (date de création de la Société du Grand Paris) entre trois projets distincts : celui du président de la Région (Jean-Paul Huchon) et du préfet (Pierre Mutz), celui du secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale (Christian Blanc) – et donc du gouvernement, et celui de la RATP. Ce dernier, présenté en 2006, consistait en une boucle de 50 kilomètres située à une distance de 2 à 7 kilomètres du périphérique, avec 50 stations, une vitesse commerciale moyenne de 40 km/h (comparable à la ligne 14) et une fréquence inférieure à 2 minutes en heure de pointe. La RATP estimait le nombre de voyageurs quotidiens à un million, permettant un report modal de 20 %. Elle concevait le Métrophérique (puisque c'était le nom choisi) comme une réponse au projet Arc Express, porté par le conseil régional d'Île-de-France et inscrit dans son schéma directeur et dans le contrat de projets État-Région. Arc Express était lui-même un projet de métro automatique de « rocade » autour de Paris, sur une longueur totale de 60 kilomètres, desservant une quarantaine de stations distantes entre elles de 1 à 1,5 kilomètre.



Le troisième projet – celui du gouvernement – fut officiellement présenté par le Président Sarkozy en avril 2009. Le Réseau de transport public du Grand Paris, également appelé Métro Grand Paris, était un projet de 3 lignes de « supermétro automatique régional » en boucle autour de Paris. D'une longueur de 155 kilomètres et desservant une quarantaine de stations, le projet favorisait les déplacements longs ou entre pôles de développement (La Défense, le plateau de Saclay, les aéroports).

Finalement en l'espace de huit ans, de 2010 à 2018, le processus a permis de :

- ✓ conclure le débat entre les grands acteurs sur un seul projet ;
- ✓ acter ce projet par une loi (loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris) ;
- ✓ lancer une série d'enquêtes publiques sur tout le territoire ;
- ✓ obtenir les décrets d'utilité publique (contre lesquels très peu de recours ont été formulés, qui ont d'ailleurs tous été déboutés) ;
- ✓ lancer tous les marchés de maîtrise d'œuvre ;
- ✓ lancer les travaux des 35 ou 40 premiers kilomètres de voies.

Cela ne peut être que le fruit d'un phénoménal travail de conviction, d'adhésion et de partage du projet sur le terrain. Paradoxalement, le projet n'est ainsi que la résultante d'une somme d'adhésions de territoires épars, chacun polarisé autour d'un projet de gare mais formant ensemble comme un vaste collier de perles, qui va cependant complètement métamorphoser la métropole du Grand Paris. L'enjeu est pour la capitale de se maintenir au rang des villes-monde.²

CONCERTATION. Le Grand Paris Express est issu d'un vaste débat public mené entre octobre 2010 et janvier 2011 et qui a réuni plus de 15 000 personnes lors de 55 réunions publiques. C'est au cours de ces quatre mois d'échanges intenses entre l'État, la Région, les acteurs locaux et les citoyens que le projet du métro du Grand Paris a pris corps. Le dialogue se poursuit depuis lors avec les élus, les acteurs économiques et les organismes de recherche, le STIF et les opérateurs de transports (SNCF et la RATP).

La Société du Grand Paris a également instauré un dialogue direct avec les Franciliens en soumettant le projet à la concertation. 60 réunions publiques, organisées entre 2012 et 2015, ont donné la possibilité à tous d'en prendre connaissance et d'exprimer leurs avis et préoccupations. Un « garant de la concertation » a veillé à la bonne organisation des échanges et de l'information du public. Les enquêtes d'utilité publique ont prolongé ce travail. Au nombre de 7 – une pour chaque ligne –, ces enquêtes se sont déroulées entre 2013 et 2016.

Depuis mars 2017, l'ensemble du Grand Paris Express a été déclaré d'utilité publique et le dialogue se poursuit. En amont des travaux, et durant toute la durée de chacun des chantiers, des réunions d'information, des rencontres avec les partenaires ou, encore, des comités de suivi sont organisés pour maintenir les échanges. Tous les jours, sur le terrain, des agents de proximité sont disponibles pour informer les riverains, les commerçants et répondre à leurs questions. À tout moment, les citoyens peuvent aussi contacter la Société du Grand Paris grâce à un formulaire de contact en ligne, ou en s'adressant à son médiateur.

² *Global Cities* au sens donné par Saskia Sassen faisant référence à New-York, Londres, Tokyo et Paris, ou au sens donné par le cabinet AT Kearney qui réalise, depuis 2008, un classement annuel des 25 premières villes mondiales : en 2017, Paris y figure au 3^e rang derrière New York et Londres et également parmi les villes les mieux placées pour une croissance et une influence à venir (cette fois derrière San Francisco et New York).



Plus qu'un projet de transport
UN PROJET DE CRÉATION DE RICHESSE

Les avantages économiques attendus du projet sont estimés entre 90 et 110 milliards d'euros pour un investissement en valeur actualisée d'environ 40 milliards d'euros. Ce qui représente un taux de rendement de 2,5.

En créant la Société du Grand Paris, le gouvernement a eu en 2010 une approche à la fois originale et courageuse. SGP est une entreprise publique bénéficiant de deux attributs rares dans l'appareil public : d'une part, la capacité d'emprunter en son nom propre et, d'autre part, l'attribution de recettes fiscales dédiées. On retrouve donc dans SGP les caractéristiques des montages effectués dans les partenariats public-privé ou dans les délégations de service public, avec la capacité d'emprunter (pour répondre au rythme optimal de réalisation qui sera possible de mettre en œuvre), mais également la capacité de dégager les ressources nécessaires et celle d'embaucher des femmes et des hommes experts dans leurs métiers.

Le 16 novembre, l'Assemblée nationale a adopté, avec le soutien du gouvernement, deux amendements au projet de loi de finances 2019 destinés à accroître les recettes de SGP. Ces ajustements ont été préconisés par Gilles Carrez, député, dans un rapport remis au Premier ministre. Le premier amendement vise à faire financer par le tourisme une partie de l'infrastructure du projet en mettant en place une taxe additionnelle de 15 % à la taxe de séjour perçue par les communes d'Île-de-France (recette attendue : 20 millions d'euros). Le second amendement a pour objectif d'aménager la taxe sur les bureaux, entrepôts et autres locaux professionnels appliquée en Île-de-France (recette attendue : 120 millions d'euros). Il est à noter que la proposition d'actualiser la taxe spéciale d'équipement payée par les particuliers (entre 40 et 50 millions d'euros supplémentaires) n'a pas été retenue, le gouvernement ne voulant pas faire peser de taxation supplémentaire sur les ménages.

Plus qu'un projet de transport
UN PROJET D'INCLUSION CULTURELLE

La culture est appréhendée comme un élément fédérateur du projet. Une programmation culturelle et artistique accompagne les chantiers des 68 nouvelles gares : sur le court et moyen terme – le temps des chantiers (les populations riveraines sont ainsi invitées à des spectacles de lancement de chantier) – et sur le long terme, dans la perspective de construction d'un patrimoine artistique nouveau. Le projet représente beaucoup de nuisances pour les riverains, autant qu'il soit aussi une fête.

Le Grand Paris Express artistique et culturel se veut ainsi l'expression de la jeunesse, de la création et de l'innovation urbaine. De la jeunesse, d'abord : la nouvelle génération est celle des premiers usagers du futur métro. Le Grand Paris Express appartient à cette nouvelle génération et le projet artistique et culturel doit permettre de découvrir et accompagner les talents de demain. De la création, ensuite : du plateau de Saclay au Fort d'Aubervilliers, de l'île Seguin à Montfermeil en passant par les aéroports de Paris ou le quartier Pleyel, à Saint-Denis, le Grand Paris Express révèle un paysage vaste et divers. L'immense richesse des territoires, de ses habitants, artisans, entrepreneurs, agriculteurs, artistes, créateurs doit être au cœur même du projet artistique. De l'innovation urbaine, enfin : parce que le Grand Paris Express se veut résolument porteur de nouvelles urbanités. Les gares, s'implantant dans les centres-villes ou dans de futurs quartiers, redéfinissent le rapport à la ville et à la mobilité quotidienne. Les parvis, zones de frontières positives avec la ville, seront les nouveaux lieux de vie, terrains de jeux, de repos et de nouveaux usages.



Dès 2024, 35 nouvelles architectures singulières, des innovations liées à la ville, aux parvis et aux gares elles-mêmes, ainsi qu'une collection d'œuvres pérennes et nomades d'arts visuels ou vivants, alimenteront un nouveau patrimoine artistique. Découvrir l'art en pratiquant le métro constitue une autre manière de valoriser un territoire et de renouveler les modes de rencontre entre grand public et artistes. La couverture géographique et la rapidité du nouveau métro permettront d'accéder facilement à chacune des gares et donc à ces multiples propositions artistiques.

RECADRAGE

Sur une prétendue dérive des coûts

Pour l'heure, le projet n'a subi aucune dérive des coûts, il a seulement été « recalé ». Affaire de mots diront certains mais les mots ont un sens. Le recalage doit permettre de tenir compte, au stade de projet, des études techniques, géologiques, etc. réalisées depuis l'avant-projet. Pour information, une grande partie des lignes du Grand Paris Express sera construite en grande profondeur (50 mètres pour les deux gares les plus profondes que sont Saint-Maur – Créteil et Villejuif Institut Gustave-Roussy), ceci du fait de la nature des sols ou des infrastructures préexistantes : les immeubles et surtout le métro ou le RER. L'objet est aussi que la ville du dessous soit réellement le prolongement de la ville du dessus. Le coût réel ne pouvait donc être connu qu'à l'issue des appels d'offres de génie civil venant d'être réalisés cette année. S'y ajoute encore une part au titre des provisions pour les risques identifiés et pour les aléas, ce montant pouvant varier de 25 %.

Le pire qui pourrait arriver au projet serait de connaître une nouvelle crise qui ferait douter les partenaires, les collectivités comme les investisseurs, les entreprises contractantes et les personnels, et qui mettrait des mois, voire plus, à se résoudre. Aussi la règle absolue doit être celle de la transparence : dans une géologie compliquée en milieu urbain avec une « emprise » importante en termes de volumes personne ne reprochera les difficultés techniques, par contre tout le monde reprochera des annonces tardives à leur sujet ou sur le calendrier.

Le Grand Paris est un projet urbain, économique, social et culturel dont l'ambition est de consolider la place mondiale de région-capitale pour les décennies à venir. Le Grand Paris Express est l'outil de cette ambition, avec l'objectif de créer deux fois et demie plus de richesses qu'il ne coûte. C'est sur cette idée que les acteurs sont parvenus à un consensus et en faveur duquel ils doivent dorénavant œuvrer, ensemble.

Singapour (au 6^e rang dans le top 25 d'AT Kearney) a fait ses 200 kilomètres de métro automatique, Ryad (absente du classement) est en train de les réaliser. Au-delà de ces considérations mondiales, il s'agit aussi pour Paris de résoudre (enfin !) la question de ses banlieues pour en faire un élément à part entière de son rayonnement.

Martine LE BEC
rédactrice en chef de la revue *Prospective Stratégique* – CEPS



NOS PARTENAIRES

