

# Les Echos ENTREPRISES & COLLECTIVITÉS



## Le Grand Paris de tous les défis

**L'HEURE DES CHOIX.** Le président de la République pourrait bientôt remettre à plat le calendrier du programme, en retardant certains chantiers jugés non-prioritaires. Photo Laurent Hazgui / Divergence

Le projet hors norme du gouvernement pour redonner du souffle à la région parisienne accumule les défis techniques, économiques et politiques. Les JO de 2024 seront la première étape obligatoire de ce chantier prévu pour s'achever en 2030.

**Dominique Malécot**  
@DMalecot

L'Elysée. C'est là que se décidera dans quelques jours ou quelques semaines l'avenir du projet Grand Paris. En arrivant aux affaires, le gouvernement s'est en effet très vite penché sur ce projet hors norme, lancé en 2008, qui doit permettre de créer, en 20 ans, 100.000 à 500.000 emplois en région parisienne. Il pourrait porter aussi le PIB de l'Ile-de-France de 650 milliards d'euros à 1.100 milliards d'euros à l'horizon 2030, dont une bonne part redistribués dans les autres régions. Sauf que,

dans l'immédiat, le nouvel exécutif est confronté à des comptes publics nettement plus préoccupants que prévu et qui l'obligent à faire des choix. Les services du ministère des Finances qui suivent régulièrement les comptes de la Société du Grand Paris (SGP), chargée de construire les 200 kilomètres de tunnels qui desserviront les 68 gares du futur métro de rocade de la région parisienne — en fait l'armature du projet de développement économique —, se sont saisis du dossier. Le coût global de l'infrastructure à la fin des travaux en 2030 atteindrait 26 milliards d'euros,

### Le chiffre

# 1.100

**MILLIARDS D'EUROS**  
Le PIB que pourrait atteindre l'Ile-de-France à l'horizon 2030, grâce au projet du Grand Paris.

28 milliards d'euros avec des modifications susceptibles d'intervenir une fois toutes les études terminées et 35 milliards d'euros en comptant 6 à 10 % d'aléas. Exactement le chiffre annoncé en 2009 par Nicolas Sarkozy pour le réseau originel qui ne comportait que 50 gares et 130 kilomètres de tunnels ! Les difficultés rencontrées sur le prolongement de la ligne 14 du métro actuel vers la mairie de Saint-Ouen ont certainement alimenté les craintes des experts de Bercy sur la dérive des coûts. Mais quelles mesures prendre ? Le chantier est financé par l'emprunt et

une taxe spéciale acquittée par les entreprises et les habitants d'Ile-de-France. En changer la destination nécessiterait une loi qui serait un signal très négatif envoyé aux investisseurs étrangers qui alimentent les emprunts. Mais où faire des économies ? Le chantier est nettement plus avancé qu'en 2012 lorsque le gouvernement Ayrault avait imposé des réductions de dépenses et des délais. Et l'organisation des JO de 2024 repose sur une bonne partie du réseau. « Sauf peut-être les lignes 17 et 18 », reconnaît un expert du dossier. Elles pourraient être retardées. Seul problème, leur rentabilité socio-économique paraît aujourd'hui bien supérieure à celle qui avait été calculée il y a quelques années. « La 18 relie notamment Orly à Saint-Quentin-en-Yvelines, deux pôles majeurs pour la région, là-dessus sa présidente Valérie Pécresse est lucide, affirme le même expert. Quant à la 17, elle désenclave des territoires dont l'Etat a lancé l'urbanisation ». Et les élus des communes parcourues par ces deux lignes sont fortement mobilisés pour qu'elles ne soient pas retardées.

### Les erreurs des années 1970

De plus, des quartiers qui entourent les principales gares sont déjà en travaux. Logements, bureaux, locaux d'activités et équipements sortent des cartons et parfois déjà de terre. « La loi sur le Grand Paris impose de construire 70.000 logements par an en Ile-de-France et ce sont d'abord les périmètres des gares du nouveau métro qui les accueilleront », rappelle-t-on à la CCI de Paris Ile-de-France, au début de l'année. En fait, chaque toupe de béton qui sort des dépôts rend le projet un peu plus urgent, sauf à répéter les erreurs des années 1970 où on a construit des quartiers sans transports nourrissant l'exclusion. Enfin, retarder certains tronçons coûterait des milliards pour construire des sites de maintenance et de remisage, des installations de retournement des trains supplémentaires, sans compter le coût de l'abandon de projets d'investissements privés. Ce serait aussi un boulevard pour la voiture au moment où le gouvernement renforce la lutte contre le réchauffement climatique. Il se pourrait donc que le calendrier soit maintenu. ■

IDF //

## Les institutions font débat

**Jugée complexe, l'organisation territoriale de la région attise les passions. Le gouvernement serait prêt à trancher.**

Nicolas Sarkozy y avait renoncé, François Hollande l'a faite. Mais, de compromis en compromis, la réforme territoriale de l'Ile-de-France est illisible et ne parvient pas à convaincre. Même ses ardents défenseurs tardent à se l'approprier. D'autant que le système doit changer. Le président de la République, Emmanuel Macron, l'a annoncé le 17 juillet dernier. Depuis, le gouvernement consulte et les rumeurs les plus diverses circulent.

### Périmètre élargi

Il y a un mois, la suppression des établissements publics territoriaux semblait actée. « Personne ne les regrettera », indiquait un observateur avisé. Etaient également supprimés les départements des Hauts-de-Seine, de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, les études montrant que le transfert du personnel à d'autres collectivités ne soulevait pas de difficultés juridiques majeures. La Métropole du Grand Paris voyait également entrer

dans son périmètre l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle et le plateau de Saclay.

Dans ce schéma, la région sortait aussi confortée en reprenant les collèges et l'ensemble des routes tandis que Paris restait dans le statu quo. Restait à régler « un conflit de légitimité », selon le même observateur. « La région se retrouverait alors avec trois leaders, le conseil régional, la Métropole et Paris, dont le maire risquerait d'être encore plus marginalisé que le président de la région, surtout si le président de la Métropole était élu lui aussi au suffrage universel », analysait le même expert.

L'affaire n'est apparemment pas tranchée et, le 10 octobre dernier, les présidents de sept départements franciliens déclaraient solennellement qu'« il serait dangereux d'engager un nouveau big bang institutionnel sans projet cohérent pour nos territoires et leurs habitants ».

Comme en écho, le Premier ministre, Edouard Philippe, déclarait à son tour que « nous ne pouvons nous contenter du statu quo [...] Nous allons devoir inventer quelque chose qui n'existe pas ailleurs ».

« Les institutions sont les moyens de porter les projets du Grand Paris pour développer son attractivité, l'emploi et, par là, la qualité de vie », résume un haut fonctionnaire. Il reste peu de temps pour clarifier la situation car les investisseurs étrangers ont besoin de savoir qui est le patron. — D. Ma.

93 //

## La Seine-Saint-Denis, grande gagnante des JO

**Les rares nouveaux équipements prévus dans le cadre de la candidature de Paris se situent dans le département. Plaine Commune et le pôle du Bourget préparent leur mue.**

Marie Bidault

« Des Jeux spectaculaires, s'appuyant sur 95 % d'équipements existants ou temporaires. » C'est la promesse de la candidature française pour l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024. Les épreuves d'escrime se dérouleront au Grand Palais, celles d'haltérophilie au Zénith, le tennis à Roland-Garros, l'athlétisme au Stade de France, l'équitation dans les jardins du château de Versailles... « Le projet Paris 2024 s'inscrit dans la philosophie de l'Agenda 2020 du CIO. Les investissements sont moins nombreux et ciblés sur quelques réalisations répondant aux besoins des populations », résume Patricia Pelloux, ancienne responsable des sites et

infrastructures au groupement d'intérêt public (GIP) Paris 2024, aujourd'hui directrice adjointe de l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur). Et ces investissements auront lieu en Seine-Saint-Denis.

### Projet de territoire

Près du Bourget où sera situé le centre de presse, un « village des médias » permettra de loger 4.000 journalistes pendant l'événement avant de devenir un nouveau quartier de 1.500 logements. Quant au territoire de Plaine Commune, il accueillera un nouveau centre aquatique (108 millions d'euros) et surtout, sur 51 hectares en bord de Seine, le village Olympique et Paralympique, « qui n'est pas un projet hors sol, mais un véritable projet de territoire, un futur quartier mixte, avec des activités et des équipements publics », insiste le président de Plaine Commune, Patrick Braouezec.

Un écoquartier était prévu sur l'Ile-Saint-Denis, mais l'effet JO en élargit le périmètre sur les communes de Saint-Denis et de Saint-Ouen et mobilise de nombreux acteurs désireux de faire de cette vitrine médiatique une réalisation exemplaire en matière d'innovation et de qualité environnementale. Sur les 3 milliards d'investissements prévus dans le budget de Paris 2024,

1,2 milliard est fléché vers ce village, dont une grande part constituée de financements privés.

### Liaisons repensées

A l'heure où le gouvernement annonce une pause dans les infrastructures de transport, l'échéance des Jeux Olympiques devrait garantir l'achèvement dans les temps des gares du Grand Paris Express concernées. Mais aussi permettre une série de chantiers qui vont changer la physionomie du territoire : de nouveaux espaces verts, des sites dépollués, des lignes à haute tension enfouies, des murs antibruit autour de l'A86, des liaisons repensées avec Paris...

Au-delà de ces infrastructures, l'ensemble des acteurs soulignent l'importance de l'héritage immatériel d'un tel événement. Ils évoquent un moment de partage, une aventure humaine, et surtout une dynamique positive. « La combinaison de tous ces éléments donnera de nouveaux arguments aux villes du nord de Paris, pour capter à la fois les entreprises et les ménages », relève une étude du spécialiste en immobilier d'entreprise JLL, soulignant un fort potentiel de développement dans le secteur, chiffré à 3 millions de mètres carrés. ■



# Immobilier : la spéculation frémit

Les ventes d'appartements anciens aux abords des futures gares sont en hausse, selon l'Observatoire régional du foncier. Le marché du neuf, lui, n'a pas encore décollé tandis que les investisseurs internationaux se positionnent déjà sur celui des bureaux.

Laurence Albert  
@L\_Albert\_

On ne voit qu'eux pour l'instant. Mais le Grand Paris des années 2030 ne se résumera pas à ses kilomètres de tunnels, gares et autres prouesses architecturales. Le législateur a pris soin, en 2010, de doubler son projet de transport Grand Paris Express (GPE) d'un objectif destiné à desserrer l'étau métropolitain : la construction de 70.000 logements par an. Avec une feuille de route aussi directe que paradoxale : bâtir des quartiers mixtes, antithèses des grands ensembles des années 1960, tout en comblant la pénurie de bureaux à l'est de Paris ; concilier prix modérés et opérations de marketing auprès des investisseurs ; outiller l'Etat sans déposséder les élus de leurs prérogatives. Un numéro d'équilibriste mené, qui plus est, sur l'un des chantiers du siècle dont les enjeux financiers sont encore loin d'être cernés.

## Volonté d'anticiper

Sept ans plus tard, les gares sortent de terre et les premiers effets sur l'immobilier se font enfin sentir. Selon l'étude de l'Observatoire régional du foncier (ORF) publiée début octobre, le volume des ventes d'appartements anciens dans les 85 quartiers de gare (ceux du GPE et ceux du prolongement des lignes 11 et 14 et d'Eole) a augmenté de 15 % (8.390 transactions) entre 2015 et 2016. Une quinzaine de quartiers, situés le long des lignes 14 et 15 concentrent 60 % des transactions. « Il y a une

appétence, une volonté d'anticiper, d'acheter avant que, peut-être, les prix n'augmentent », note Marie-Antoinette Basciani-Funestre, l'une des auteurs de l'étude.

## Pas de tension sur les prix

Pour l'heure, ce n'est guère encore le cas. Les prix stagnent dans les communes, comme dans les quartiers de gare. Il faut compter autour de 4.550 euros du mètre carré aux abords du futur GPE. Seule une dizaine de quartiers ont vu leur prix s'emballer (+ 15 % et + 10 % pour ceux situés autour du GPE). Avec deux lectures possibles : soit le quartier, auparavant décoté du fait de son enclavement, bénéficie d'un rattrapage qui le met enfin au niveau de sa commune, soit les alentours de la gare connaissent une dynamique nouvelle.

C'est notamment le cas à Saint-Ouen, desservie par la ligne 14, où le prix des appartements anciens a grimpé de 25 % entre 2011 et 2016. Il faut compter 4.633 euros le mètre carré dans le quartier de la gare (3.696 euros dans le reste de la ville) contre 3.694 euros en 2011. A Arcueil, Villejuif et Saint-Denis Pleyel, les prix des appartements anciens dans les quartiers des gares ont également dépassé le prix moyen du reste de la commune. « Les quartiers où les prix montent le plus sont ceux à proximité de la gare, très insérés dans un tissu urbain, ou encore proches d'un futur pôle multimodal », observe Sabine Baïetto-Beysson la directrice de l'ORF. Les effets devraient se faire sentir aux abords des lignes 15 Sud et Ouest.



**RATTRAPAGE.** A Saint-Ouen, desservie par les lignes 13 et 14, le prix des appartements anciens a grimpé de 25 % entre 2011 et 2016. Photo Gilles Rollet/RÉA

Du côté des programmes neufs, en revanche, l'ORF note une augmentation du volume des ventes foncières (+ 26 %), mais seuls 153 hectares ont été vendus autour des gares. Les promoteurs ont pris des positions mais rien ne sortira de terre avant un an ou deux.

« Une fenêtre de tir historique »  
« Je n'ai pas senti de tension particulière sur les prix lié à l'arrivée de ces gares. Les futurs programmes ne sont pas encore commercialisés », confirme Didier Camandona, le président de la chambre Fnaim du Grand Paris. Qui s'attend malgré tout à une montée des prix, « notamment dans ce fameux rayon de

800 mètres autour des gares, qui permet de se déplacer à pied ».

Côté bureaux, les professionnels disent déjà sentir un frémissement. « Nous avons une fenêtre de tir historique. Nous sommes portés par les bons signaux économiques, le nouvel élan politique, l'expression des demandes chez les grands utilisateurs et les JO 2024. Tout cela crée un état d'esprit très positif chez les investisseurs internationaux, d'autant que ce nouveau réseau de transports sera générateur d'opportunités immobilières », fait valoir Thierry Laroue-Pont, Président du directoire de BNP Paribas Real Estate. Des investisseurs essentiellement intéressés par le neuf... et les quartiers

d'affaires existants. « Il va falloir que les maires admettent qu'ils n'auront pas tous leurs bureaux », note un observateur.

Dans un secteur de la construction en plein rebond, le Grand Paris ambitionne aussi d'être une vitrine : matériaux écologiques, smart cities, occupations éphémères, mixité des usages... « Le fait de bénéficier du soutien des investisseurs et des utilisateurs nous permet d'être plus inventifs et novateurs », reconnaît Thierry Laroue-Pont. Le tout, sous le regard des collectivités, qui de concours en appels à projets, manifestent, chacune, une volonté affirmée de ne surtout pas laisser passer le train du Grand Paris. ■

## Les futures gares au chevet des quartiers sensibles

L'arrivée du Grand Paris Express devrait contribuer au changement de physionomie de nombreux quartiers sensibles, majoritairement dans le nord et l'est de la région.

Alain Piffaretti

Sur 68 gares de la future ligne du Grand Paris Express (GPE), 42 se situent dans ou à proximité immédiate de quartiers classés en politique de la ville... Un défi pour les promoteurs du futur réseau. « Participer au rééquilibrage Est-Ouest dans le cadre d'une métropole partagée est au cœur du projet », s'enthousiasme Philippe Yvin, président du directoire de la Société du Grand Paris.

La plupart de ces quartiers étaient enclavés voire mal desservis. Au nord de Bagneux, dans les Tilleuls au Blanc-Mesnil, ou au sein du Grand Ensemble à Clichy-sous-Bois-Montfermeil, l'arrivée du Grand Paris Express suscite donc de l'espoir.

« Dans le quartier des Tilleuls, on compte aujourd'hui 100 % de logements sociaux. On s'est donné un objectif de 50 %, après l'arrivée du Grand Paris Express. Avec une bonne desserte, on peut développer la mixité sociale », assure Nora Miri, directrice générale adjointe des services de la ville de Blanc-Mesnil. Même son de cloche à Bagneux. « Le quartier de la Pierre-Plate, notamment, est toujours très enclavé. Nous espérons que l'arrivée du GPE permettra de doper les quartiers nord. Nous accompagnons ce programme par un important travail de rénovation urbaine : création de nouvelles voiries, démolition-reconstruction de plusieurs équipements publics, etc. », indique Yasmine Boudjenah, première adjointe de la ville. « Dans toutes les opérations de requalification (Anru 1), réalisées ces dernières années, les quartiers dont la desserte s'est améliorée se sont développés plus vite, avec notamment plus de mixité sociale », affirme Nicolas Grivel, directeur général de l'Agence nationale de la rénovation urbaine (Anru).

## Rénovation urbaine

Dans la majorité des cas, l'implantation d'une station du Grand Paris Express se double d'un programme de rénovation du quartier de la gare. Clichy-Montfermeil, l'une des communes les plus enclavées

de la région parisienne, fait l'objet d'un grand plan d'aménagement urbain. Des milliers de logements dégradés ont été détruits, alors que plusieurs opérations mixtes de logements et de bureaux doivent sortir de terre autour de la place centrale (lieu d'implantation de la future gare de la ligne 16). A Bagneux, le pôle de la gare et la place piétonne seront réaménagés pour former le cœur du futur écoquartier Victor-Hugo, mixant logements, commerces et activités.

« En plus de rapprocher les habitants des bassins d'emploi et de formation, le futur métro, via la rénovation des quartiers, introduira de la mixité et changera l'image des territoires », insiste Philippe Yvin. La Société du Grand Paris et l'Anru ont d'ailleurs signé une convention en 2015 pour se coordonner. Dix-sept gares seront à proximité immédiate d'un quartier Anru et seize dans une proximité forte. « En se coordonnant, on permettra aux projets urbains de l'Anru 2 de profiter au maximum des potentiels des gares », souligne Nicolas Grivel. ■



**MIXITÉ.** Dans le cadre du projet Grand Paris, de nombreux quartiers sensibles bénéficieront d'un programme de rénovation urbaine. Photo Sipa



# Le Grand Paris Express se prépare à l'arrivée des tunneliers

Dans le Val-de-Marne, les premiers monstres d'acier perceront le sol début 2018, à Champigny puis à Noisy-Champs. Les chantiers battent leur plein sur la ligne 15 Sud, première du réseau régional.

Marion Kindermans  
@MaKindermans

Ballet de tunneliers en prévision sur la ligne 15 Sud, la première ligne du Grand Paris Express. En février, l'engin baptisé « Orbival », en référence à l'association d'élus qui avait bataillé pour que le projet démarre dans le Val-de-Marne, commencera à creuser à Champigny. Quelques semaines plus tard, le second entrera en scène à Noisy-Champs. Il sera lui aussi issu des usines de l'allemand Herrenknecht, leader mondial des tunneliers, qui fabriquera neuf des dix engins en action sur la ligne 15 Sud. En attendant ces monstres d'acier qui éventreront la terre, les chantiers battent leur plein à Noisy-Champs, à quelques kilomètres de Disneyland. C'est là, sur le site de la future gare du Grand Paris Express, que les travaux sont les plus denses. Le lieu est stratégique. Ici se fait le point de jonction entre le bout Est de la ligne 15 Sud et le démarrage de la ligne 16, qui traversera la Seine-Saint-Denis jusqu'à la gare géante de Saint-Denis-Pleyel. « Ce chantier est un concentré des travaux du Grand Paris Express », lance Philippe Yvin, le patron de la société du Grand Paris (SGP). Au premier plan, la foreuse creuse sans relâche depuis mars le puits « 802 », jusqu'à 30 mètres de profondeur. C'est là, une fois que la benne hydraulique

aura achevé les parois moulées, que s'engouffrera le tunnelier qui percera les 4,5 kilomètres jusqu'à Bry-Villiers Champigny. La ligne 15 Sud sera l'une des plus profondes du réseau, avec des gares allant jusqu'à 52 mètres en sous-sol (en comparaison, la station du métro parisien la plus profonde, Abbesses, plonge à 36 mètres).

## 20 % des travaux à des PME

Cette profondeur est rendue nécessaire par le contexte urbain très dense et la présence d'anciennes carrières sur tout le tracé. Ce chantier majeur est piloté par le groupement Alliance (mené par Demathieu Bard, avec NGE, Guintoli, Impresa Pizzarotti, Implenia), et durera encore trois ans. Pour l'heure, 250 personnes, ouvriers et encadrants, s'activent. Ils seront l'été prochain jusqu'à 620. Selon le cahier des charges de la SGP, 20 % des travaux doivent être confiés à des PME, « ce qui représentera 72 millions d'euros de commandes à terme », indique Nicolas Margoloff, directeur projet du lot T2C. Pour assurer la livraison de voussoirs – ces éléments en béton armé qui constitue le tunnel –, le consortium Alliance a installé durant l'été une unité de fabrication, qui emploie une trentaine de personnes. 150.000 voussoirs sont nécessaires pour la ligne 15 Sud ! Derrière ce chantier, les travaux de la gare et de l'avant-gare de



**PROFONDEUR.** Les tunneliers utilisés sur le chantier du Grand Paris Express ont été fabriqués par l'industriel allemand Herrenknecht. Photo Gilles Rollet/REA

Noisy-Champs, remporté par Vinci (avec Dodin Campenon Bernard, Spie Batignolles, Botte) démarreront en avril 2019. Pour l'instant, ce n'est qu'un simple champ. Plus loin, dans le prolongement de la ligne, c'est une autre histoire. Les grues s'activent et les lumières des engins de manutention clignotent pour réaliser les travaux de terrassement de l'arrière-gare, menés par Léon Grosse (avec Parengé et Dacquín). Le va-et-vient a démarré il y a plus d'un an. Après le

creusement de la gare et la construction des dalles, le tunnelier de la ligne 16 rentrera en action début 2019. Lundi, la SGP et la Banque européenne d'investissement (BEI) ont annoncé la signature d'un nouvel emprunt d'un milliard d'euros pour financer la ligne 15 Sud. Un prêt du même montant avait été accordé en avril 2016. Pour les lignes du supermétro déjà lancées, les chantiers avancent. D'ici à la fin de cette année, la SGP assure que quinze

des seize gares seront en travaux de génie civil sur la ligne 15 Sud. Sur la ligne 16, les travaux préparatoires sont lancés sur les sites de neuf des dix gares. Et sur la 14 Sud, entre Olympiades et Aéroport d'Orly, les travaux de génie civil débuteront début 2018. Pour les autres, notamment les lignes 17 (nord-est parisien) et 18 (Essonne et Yvelines), l'heure est à la mobilisation. Les élus s'inquiètent d'un possible report des travaux. Et d'une remise en cause in fine des tracés. ■

93 //

## Les élus inquiets pour les lignes 17 et 18

L'hypothèse d'un report de la réalisation de certains tronçons du Grand Paris Express est à l'étude. Pour les élus, c'est le développement de leur territoire qui est menacé.

Marie Bidault

Les élus locaux tirent la sonnette d'alarme. Ceux du Grand Roissy ont manifesté le 12 octobre devant les grilles de Matignon pour « exiger le maintien du projet et du calendrier de la ligne 17 ». Leurs homologues des Yvelines se sont retrouvés le 16 octobre sur le site de la future gare à Guyancourt pour « sauver la ligne 18 ».

Depuis l'été, de sources concordantes, ces lignes sont sur la sellette. Mais pas dans leur totalité. La desserte des sites Olympiques en Seine-Saint-Denis en 2024, et la candidature pour l'accueil de l'Exposition universelle, en 2025, avec un village global sur le plateau de Saclay, en Essonne, en sanctuarisent une partie. « L'arrivée de la ligne 18 sur le plateau de Saclay en 2024 est confirmée. Les interrogations portent sur la partie ouest qui doit ensuite relier Versailles », assure le président (LR) de l'agglomération Paris-Saclay, Michel Bournat. Une section qui, dans tous les calendriers de travaux de la Société du Grand Paris (SGP), a toujours été prévue à l'horizon 2030, même si les élus yvelinois ont voulu croire à une possible accélération du projet.

En Seine-Saint-Denis, l'inscription du tronçon commun entre la ligne 16



**FINANCEMENT.** La future gare d'Aulnay, sur la ligne 16 du Grand Paris Express, devrait être maintenue. Photo Agence-Beckmann

et 17 jusqu'au Bourget dans le dossier de candidature de Paris 2024 le préserve sans doute également, mais qu'en est-il de son prolongement au-delà, via le triangle de Gonesse et jusqu'à l'aéroport Charles-de-Gaulle ?

## Réduire la dette publique

Le chantier du Grand Paris Express, dont le financement est assuré par trois taxes franciliennes et des emprunts à long terme, ne pèse pas sur le budget de l'Etat mais alourdit la dette publique au regard des critères de Maastricht. Le gouvernement examine le dossier avec attention. Les lignes dont on prévoit une moindre fréquentation pourraient être considérées comme des maillons faibles. Ce qui fait bondir le maire (PS) de Gonesse, Jean-Pierre Blazy. Selon lui, « pour évaluer la rentabilité d'une ligne, il faut prendre en compte le nombre de voyageurs attendus mais aussi la valeur

ajoutée des projets qui vont se bâtir autour des gares ». En l'absence de ligne 17, le gigantesque projet de loisirs et de commerces EuropaCity serait condamné, mais ce ne serait pas le seul. « Nous maîtrisons 40 % du foncier, les projets sont prêts. Ce serait un manque de considération pour nos territoires qui souffrent », martèle l'élus.

Du côté de la SGP, établissement public, on attend la feuille de route du gouvernement. Tout en reconnaissant être en phase de préparation des marchés. Pour tenir les échéances de 2024, ceux-ci devraient être lancés avant la fin de l'année. A défaut d'abandon, certains tronçons – sur la 17, la 18 voire la 16 ou la 15 – pourraient faire l'objet de reports. Les élus sont unanimes : ils y verraient un « enterrement de première classe ». Les habitants de Gonesse qui attendent depuis 20 ans que se concrétise la promesse d'un « barreau » entre les RER B et D en savent quelque chose. ■

94 //

## L'Académie du Grand Paris revoit sa copie

Le projet de créer un institut spécifique pour former aux métiers des chantiers patine.

Marion Kindermans  
@MaKindermans

Ce devait être la mégaécole du Grand Paris. Cet institut unique destiné à devenir le lieu de formation aux futurs métiers de ce « chantier du siècle » semble remis en cause. Il avait été annoncé l'an dernier par la Société du Grand Paris (SGP) et la Fédération nationale des travaux publics (FNTP) d'Ile-de-France, qui ont signé une convention en novembre 2016 pour en fixer les contours. Il devait être une belle vitrine du projet francilien, sur le modèle de ce qui s'est fait à fait à Londres – la Tunneling and Underground Crossrail Academy – pour accompagner la réalisation du réseau outre-Manche. Le projet a vraisemblablement été jugé trop cher. Les partenaires œuvrent finalement à mutualiser les lieux de formation existants en Ile-de-France (centre Eiffel, CPO, Afor TP...). Un opérateur sera choisi pour coordonner les formations. Certains territoires font grise mine. Le Val-de-Marne avait été parmi les premiers à être candidat à l'accueil de ce ou de ces bâtiments – l'idée de créer plusieurs centres avait été évoquée. Le domaine de Chérioux, à Vitry, sur une superficie de 36 hecta-

res, faisait partie des lieux étudiés par la SGP. Tout comme l'ex-site de PSA à Aulnay-sous-Bois (Seine-Saint-Denis). « Nous n'avons pas eu de nouvelles de la SGP sur ce projet depuis des mois. Il nous semble que c'est au point mort », confirme-t-on dans l'entourage de Christian Favier, président du Val-de-Marne.

## Un tunnel de simulation

Cet été, la SGP et la FNTP Ile-de-France ont évoqué la réalisation d'un mini-tunnel où les salariés pourront s'exercer en particulier aux problématiques de sécurité. Le coût s'élèverait à une centaine de millions d'euros. Beaucoup moins qu'un Institut. Selon nos informations, le lieu n'a pas encore été choisi. L'enjeu de la formation est majeur. Le Grand Paris Express, présenté comme « le plus grand projet d'aménagement d'Europe », va durer une dizaine d'années. Construire ces 200 kilomètres de lignes (dont 90 % de réseau souterrain) et ces 68 gares générera quelque 15.000 emplois par an, dont 10.000 dans les travaux publics. Pas moins de 23 métiers ont été listés : conducteur d'engins, grutier, coffreur en génie civil, opérateur de tapis de tunnelier, de boulonnier de voussoirs, soudeur, géologue, poseur de voies ferrées, et tous les métiers du bâtiment (carreleur, peintre, plombier, tailleur de pierres...). « Nous avons aussi besoin d'encadrement, chefs de chantiers, conducteurs de travaux, ingénieurs TP », indique-t-on à la FNTP Ile-de-France. Certains métiers sont déjà en tension, comme les mineurs boiseurs. ■



# La culture s'étend au-delà du périphérique

Musée de l'Air au Bourget, MAC/VAL à Vitry-sur-Seine, Cité du Cinéma à Saint-Denis. Les lieux culturels existants devraient profiter de la création du Grand Paris.

Lamia Barbot

Le Grand Paris va-t-il donner naissance à une nouvelle carte culturelle de la métropole ? Avec la construction de 200 kilomètres de lignes de métro automatique, le Grand Paris Express devrait permettre de relier plus facilement des lieux culturels jusqu'alors difficile d'accès. « Les conséquences de l'arrivée du futur métro seront visibles sur les lieux culturels existants. Cela va permettre d'augmenter la fréquentation par exemple au musée de l'Air et de l'Espace au Bourget où il est aujourd'hui impossible de se rendre en transport », estime Anne-Marie Villot de l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur).

## Doper la fréquentation

D'ici à 2024, la ligne 17 devrait desservir l'aéroport du Bourget et, en conséquence, le musée de l'Air et de l'Espace. Avec 200.000 visiteurs chaque année (300.000 lors du Salon du Bourget, organisé tous les deux ans), le musée espère doubler la fréquentation si ce n'est plus. « Nous avons un budget très contraint pour la communication et nous faisons peu d'expositions temporaires, une à deux par an. Avoir le métro sur l'esplanade devant l'entrée du musée est une

occasion de faciliter la venue et d'élargir le public, notamment aux touristes étrangers », estime Catherine Le Berre, directrice marketing du musée. Selon elle, le lieu est un « outil pédagogique pour le territoire qui pourrait susciter des vocations dans l'aéronautique chez les jeunes ».

Mais le projet de ligne 17 est aujourd'hui menacé. Le gouvernement devrait annoncer dans les prochains jours sa décision de garder en l'état le projet complet ou amputé de certains tronçons qui seront reportés à 2030.

Au sud de Paris, à Vitry-sur-Seine, le MAC/VAL attend avec impatience l'ouverture de la ligne 15. Le musée d'art contemporain du Val-de-Marne a ouvert en 2005. En 2022, la ligne 9 du tram desservira le musée et la ligne 15 du métro s'arrêtera quelques mètres plus loin, à la gare de Vitry Centre.

Une nouvelle carte culturelle de la métropole est-elle susceptible de se dessiner pour autant ? Dans une étude consacrée à la place des lieux culturels dans le Grand Paris, l'Apur estime que le futur réseau de transports en commun est une opportunité pour répondre à des enjeux spécifiques. A commencer par l'élargissement des publics des lieux de diffusion du spectacle vivant et la montée en puissance de la fréquentation des



**TRANSPORTS.** Le musée de l'Air et de l'Espace du Bourget devrait voir sa fréquentation augmenter avec l'arrivée de la ligne 17 du Grand Paris Express, prévue en 2024. Photo Gilles Rolle/REA

musées hors Paris. Les bâtiments situés dans un rayon de 800 mètres (dix minutes à pied) autour d'une nouvelle gare devraient voir leur accessibilité et leur visibilité renforcées, selon l'Apur.

## Nouvelles installations

Outre les lieux culturels existants, le Grand Paris est une occasion de favoriser l'émergence de nouvelles installations. A l'image de la Seine Musicale sur l'île Seguin, à Boulogne-Billancourt, les experts parient sur la naissance de nouveaux lieux. A Rungis, en face du marché et près du centre commercial Belle Epine, une cité de la Gastronomie devrait être achevée en 2024. Le thème retenu est le repas gastronomique des Français, classé au patrimoine immatériel de l'humanité par l'Unesco. Au menu : un équipement culturel central, des restaurants, des commerces, un

forum des initiatives économiques et un campus de formation.

Côté festivals, les organisateurs n'ont pas attendu la création du Grand Paris pour installer leurs scènes en dehors de Paris. Rock en Seine à Saint-Cloud, Wall Street Art en Essonne et Seine-et-Marne, Download au Plessis-Pâté et Brétigny-sur-Orge (91), Banlieues Bleues en Seine-Saint-Denis... Bien que certains festivals soient mal desservis par les transports, l'affluence est là.

Comme les festivals, l'installation des Maisons des Jeunes et de la Culture (MJC) à l'extérieur de la capitale ne date pas d'hier. Dès les années 1960, ces structures associatives destinées à développer des initiatives nouvelles et innovantes dans le domaine de la culture se sont intéressées aux quartiers populaires de la région parisienne (Argenteuil, Colombes, Drancy, etc.). ■

## Le chiffre

# 270

**lieux culturels** dans les quartiers de gare du futur Grand Paris Express, dont 51 bibliothèques, 12 musées dont 5 rayonnant à l'échelle métropolitaine, et 50 espaces d'animation. Cité du Cinéma à Saint-Denis, Cité de la Céramique à Sèvres, cirque Zingaro à Aubervilliers, maison de la photographie Robert Doisneau à Gentilly... les gestionnaires de ces sites sont impatients.

# Une cité musicale à Boulogne-Billancourt

Ouverte en 2017, la Seine Musicale est le nouveau temple de la musique de l'ouest francilien. Le lieu abrite aussi une école d'excellence pour les enfants et les étudiants.

Martine Robert

La Seine Musicale illustre le pari audacieux d'un véritable complexe culturel à l'extérieur de Paris. Érigé par les architectes Shigeru Ban et Jean de Gastines sur l'île Seguin à Boulogne-Billancourt, l'équipement inauguré en avril 2017 par le chanteur et prix Nobel de littérature Bob Dylan pour bien afficher ses ambitions, compte deux salles de spectacle.

D'un côté une salle de style Zénith de luxe (6.200 places) pour les musiques actuelles. De l'autre, un auditorium raffiné dédié à la musique classique. Aujourd'hui desservi par la ligne 9 du métro, ce nouveau temple de toutes les musiques sera accessible, dès 2022, par la ligne 15 du Grand Paris Express.

## Ecole musicale

Car la Seine Musicale n'est pas qu'une salle de spectacle. C'est également le lieu de résidence de la Maîtrise des Hauts-de-Seine, et une école musicale d'excellence gratuite avec son « Académie Philippe Jaroussky » créée par le contre-ténor consacré « Artiste lyrique de l'année » en 2010.

Le 29 septembre dernier, le chanteur détaillait son projet, en présence du directeur artistique de la Seine Musicale Jean-Luc Choplin, et du président du conseil général Patrick Devedjian. Ce dernier finance pour un quart (10.000 euros) l'académie, aux côtés des



**PROJET MUSICAL.** La Seine Musicale abrite deux salles de concert, l'une dédiée aux musiques actuelles, l'autre à la musique classique. C'est également une école musicale gratuite créée par le contre-ténor Philippe Jaroussky. Photo Patrick Kovarik/AFP

mécènes. Parmi ceux-ci EY, le Crédit Mutuel, Bouygues Bâtiment Ile-de-France ou Yamaha Centre Chopin, qui fournit les pianos électroniques.

L'objectif est d'accompagner chaque saison, en chant et pratique instrumentale, une cinquantaine de jeunes n'ayant pas nécessairement les moyens financiers et techniques de s'adonner à la musique. Deux classes d'âge sont visées : les 7-12 ans, avant l'entrée au conservatoire, et les 18-25 ans fraîchement diplômés, afin de les accompagner dans leur insertion professionnelle via des masterclass données par des musiciens de renom.

« Mes parents n'étaient pas musiciens et c'est un professeur d'un collège de Sartrouville qui m'a conseillé d'apprendre un instrument. Sans lui, je ne serai jamais devenu artiste. Aujourd'hui, après 20 ans de carrière, j'ai éprouvé le besoin de donner à d'autres la chance qui m'a été accordée, en transmettant ma passion, d'autant que la musique classique est un vecteur d'intégration sociale » explique Philippe Jaroussky.

## « Formation intensive et innovante »

Au sein de l'équipement de l'ouest francilien, la star lyrique dit avoir

trouvé « les moyens les plus modernes pour donner aux jeunes apprentis, musiciens et chanteurs, une formation intensive et innovante ». La Seine Musicale compte plusieurs salles de répétition et d'enregistrement. Outre la Maîtrise des Hauts-de-Seine, elle accueille en résidence l'ensemble Insula Orchestra de Laurence Equilbey.

Un environnement stimulant voulu par Patrick Devedjian pour « permettre à des jeunes d'accéder à l'émotion et à la perfection ». « Comment imaginer meilleure utilisation de l'argent public que cette académie ? », a déclaré le président du département à l'auditoire, venu assister à

## Une Villa Médicis à Clichy-Montfermeil

**RÉSIDENCE //** Le projet de créer en Seine-Saint-Denis une résidence d'artistes, à l'image de celle créée à Rome, devrait aboutir en 2024, en même temps que l'ouverture de la future station de métro de la ligne 16. En 2011, la tour Utrillo – située à la frontière de Clichy et Montfermeil – est rachetée par l'Etat pour deux millions d'euros. En cours de destruction, elle sera remplacée par un bâtiment abritant un campus de formation artistique, des résidences et un espace culturel. Le montant des travaux est estimé à 30 millions d'euros. En attendant l'ouverture du grand lieu des Ateliers Médicis, l'équipe constituée d'une dizaine de personnes s'est installée dans un lieu provisoire à proximité.

la présentation des lauréats sélectionnés pour intégrer la première masterclass.

Philippe Jaroussky a entraîné dans son aventure d'autres recrues de choc comme le pianiste David Kadouch, « Révélation jeune talent » aux Victoires de la musique 2010. A l'issue de la première masterclass d'une semaine, ouverte au public gratuitement sur inscription, le musicien s'est dit très satisfait de l'expérience. « Je me suis senti très bienveillant à l'égard de mes jeunes talents et moi qui ait toujours reçu une éducation musicale rigide, cette semaine m'a changé et m'a appris à être moins dur avec moi-même ! ». ■



## INTERVIEW //

MAURICE LEROY, ancien ministre de la Ville, député du Loir-et-Cher

# « Il n'y a qu'une chose qui compte, en 2022 combien d'emplois auront été créés ? »

Propos recueillis par **Dominique Malécot**

L'intérêt de l'ancien ministre UDI de la Ville de Nicolas Sarkozy pour le Grand Paris, qui faisait partie de ses attributions, n'a jamais faibli. Attentif à la moindre menace pesant sur le projet, il est toujours à l'œuvre pour en préserver les fondamentaux, à commencer par les créations d'emplois qui doivent l'accompagner.

**Le métro du Grand Paris n'a pas été évoqué lors du lancement des Assises de la Mobilité, est-il pour autant à l'abri des coupes budgétaires annoncées dans les projets d'infrastructures de transports ?**

Le coût du Grand Paris Express s'élève aujourd'hui à 28 milliards d'euros, hors réserves et aléas. C'est un investissement important qui ne porte pas sur le budget de l'État mais sur la fiscalité francilienne et l'emprunt à long terme. Mon ancien collègue Christian Blanc a raison de rappeler qu'il n'y a aucun problème de financement du nouveau métro. Le monde regorge de liquidités et les investisseurs cherchent des placements sûrs. Sachons être ouverts et innovants sur ces questions car il ne faut pas confondre "budgétarisme" et investissement stratégique. Si on avait écouté la rue de Rivoli, devenue Bercy aujourd'hui, au XIX<sup>e</sup> siècle, jamais Paris n'aurait été doté d'égouts car les technocrates d'alors ne les jugeaient pas rentables ! Il n'y a au fond qu'une seule chose qui compte, en 2022 combien d'emplois auront été créés ?

**La polémique a quand même enflé ces dernières semaines, au nom de quoi le métro du Grand Paris serait-il plus utile que Lyon-Turin ou le Canal Seine-Nord ?**

Les grands projets suscitent souvent la controverse. C'est dommage car les politiques à long terme ne sont ni de gauche ni de droite, elles sont efficaces ou pas. Dans ce débat on ne parle pas de la longueur des quais de la gare de Toulouse-Matabiau, malgré toute l'affection que je porte à la Ville Rose ! Le Grand Paris Express, c'est un investissement pour la France qui va supporter le développement économique, social et urbain de toute la région-capitale pendant le XXI<sup>e</sup> siècle ! Or le Grand Paris, c'est le cœur battant de l'économie française. Pour se développer pendant un siècle, la première métropole économique d'Europe continentale doit être supportée par une nouvelle infrastructure. Si l'on porte une grande ambition métropolitaine, alors il faut renforcer son premier levier de création de valeur : le nouveau métro.

**Vous évoquez des financements internationaux, un siècle de développement économique, est-ce à dire que le projet doit être à l'abri des considérations politiques de court terme ?**

Le Grand Paris fête ses dix ans. Le projet que nous avons collectivement bâti entre l'État et la région Ile-de-France mais aussi avec les collectivités, avec les entreprises, avec les opérateurs de transports, avec la gauche, avec la droite, avec le nord et avec le sud, est irréversible grâce à l'accord historique du 26 janvier 2011 que j'ai signé avec Jean-Paul Huchon. A cette date, l'État que j'avais l'honneur de représenter a donné sa parole et nous avons pu mettre collectivement en œuvre un investissement stratégique qui appuie le développement du premier moteur économique de notre pays. La parole de l'État doit être maintenue. Le projet du Grand Paris Express doit être sanctuarisé. Les modalités de mise en œuvre peuvent naturellement être réorganisées à l'aune de la trajectoire des dépenses de l'État et à la lumière des Jeux Olympiques en 2024. Mais la constance de la parole publique, c'est une question de crédibilité pour nos entreprises et pour les investisseurs internationaux. La France doit envoyer un signal de confiance et de long terme au monde économique. Je suis certain que c'est l'état d'esprit du Président de la République.

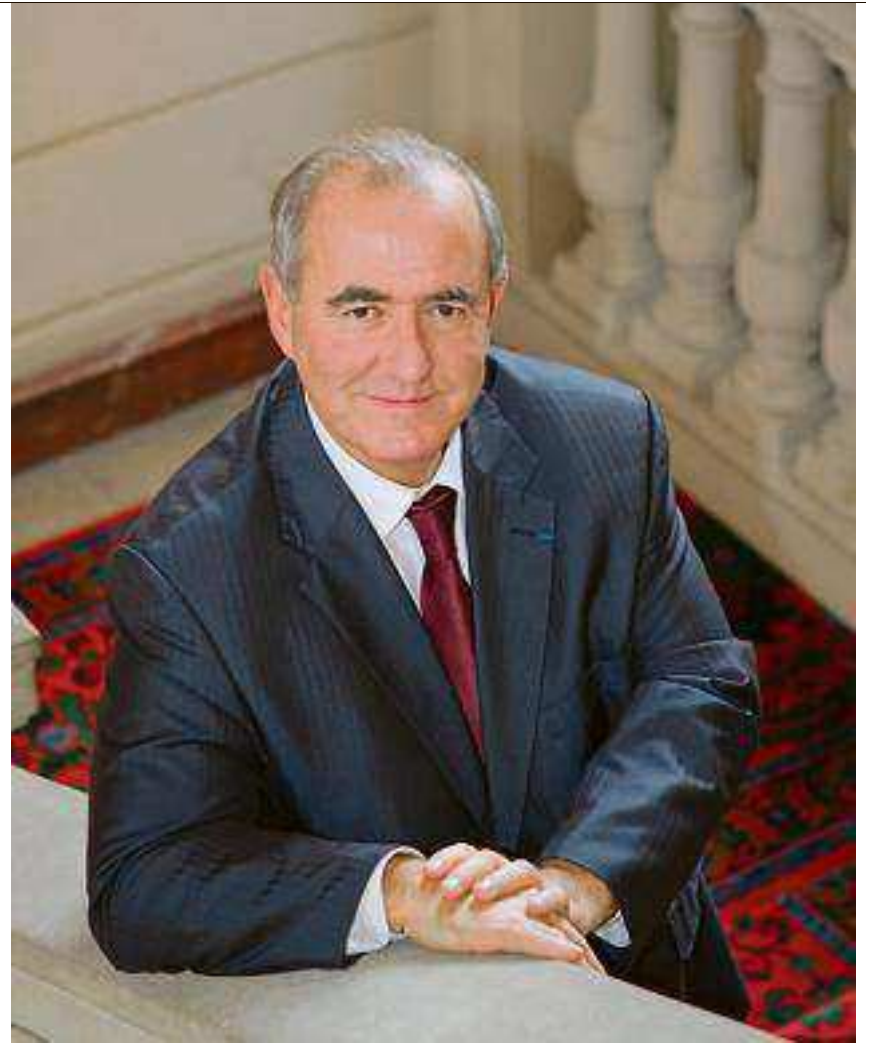
**Vous pensez que la dimension du projet, ses enjeux, en font nécessairement un projet présidentiel ?**

J'insiste sur le rôle du Président de la République car, on l'a vu durant le dernier quinquennat, lorsque le développement de la région-capitale n'est pas porté au plus haut niveau de l'État, les conservatismes reprennent le pouvoir. Les enjeux pour faire vivre le Grand Paris sont encore considérables. C'est le chef de l'État qui fera avancer le Grand Paris dans toutes ses dimensions. L'Histoire l'a montré, ce pilotage serré, et d'une certaine manière exclusif, au plus haut niveau de l'État, est la condition nécessaire pour réussir les transformations du Grand Paris.

**Le gouvernement n'a-t-il pas des priorités plus urgentes ?**

La priorité du gouvernement est de libérer la croissance pour créer des emplois. Cela tombe bien. Le Grand Paris est un immense gisement de croissance et d'emplois qui n'est pas encore suffisamment exploité. La priorité doit donc être d'amplifier le projet, d'intensifier sa mise en œuvre avec trois mots d'ordre : l'emploi, l'emploi, l'emploi ! A laquelle j'ajoute une autre priorité : l'amélioration de la vie quotidienne de 8 millions d'habitants et notamment de ceux qui vivent dans les quartiers populaires de l'Est de la Métropole. Le candidat Emmanuel Macron voulait apporter des solutions à ces jeunes « assignés à résidence », faute d'infrastructures et de transports. Le Président Emmanuel Macron a l'occasion d'être celui qui réalisera enfin cette exigence républicaine, celui qui permettra à ces jeunes d'avoir facilement accès à l'emploi, à la forma-

tion, aux loisirs, à la culture... Il y a un enjeu d'inclusion sociale magnifique ! Ce développement territorial du Grand Paris sera d'autant plus efficace qu'il sera complété par les politiques nationales volontaristes du gouvernement visant à fluidifier le marché de l'emploi avec les ordonnances et à optimiser la fiscalité pour plus de compétitivité. De surcroît, la région-capitale produit plus de 30 % du PIB et n'en consomme que 20 %. C'est dire combien ce projet est d'intérêt national car il aura des retombées qui bénéficieront aux régions françaises. Tout cela va donc dans le bon sens. Maintenant, il est grand temps de retrousser ses manches et de travailler. ■



Maurice Leroy a été ministre de la Ville de 2010 à 2012. Photo Aurélien Charron