

Monsieur Pierre Yves DELCOURT



Grand Paris : "La troisième révolution urbaine a besoin d'être supportée"

14/03/2017

Philippe Yvin, président du directoire de la Société du Grand Paris, fait un point complet de la mutation enclenchée dans le sillage du chantier du métro dont il a la charge. Les délais sont tenus, les cessions de foncier des gares en cours, et les projets urbains lancés autour. Bâisseur d'infrastructure, mais également aménageur, Philippe Yvin avertit : "Si nous ne réussissons pas le projet de développement du Grand Paris, tout le monde perdra."



Cadre de Ville - *Votre première mission consiste à construire le métro du XXI^e siècle. Où en est le plan de marche ?*

Philippe Yvin - La réalisation du Grand Paris Express est un vaste mécanisme d'horlogerie, dont les pièces doivent s'emboîter les unes dans les autres de façon extrêmement précise, pour tenir le calendrier 2030. Sur les sept tronçons du Grand Paris Express, trois avant-projets ont été approuvés. Les études PRO ont bien avancé parallèlement : nous sommes quasiment à la fin pour la ligne 15 sud. Les derniers ajustements se font en même temps que les premiers travaux commencent.

Sur le calendrier des travaux, la ligne 15 sud est bien partie. Les phases marchés se déroulent comme prévu. Les huit lots de génie civil auront été attribués ce printemps. Et sont déjà lancés les appels d'offres pour la deuxième partie de travaux, qui concernera l'aménagement des gares et des ouvrages annexes. Sur les lignes 16 et 14 on est aussi en phase de marchés de travaux publics, alors même que les travaux de concessionnaires ont commencé.

Tout ce mécanisme est bien en ordre. Nous attendons la septième et dernière déclaration d'utilité publique, ce qui sera un moment important à la fin mars, pour la ligne 18. Il faut enchaîner ensuite toutes les autorisations complémentaires, entre loi sur l'eau, protection des espèces naturelles, végétales et animales, et les autorisations d'installation classée pour nos sites de maintenance...

**"QUATORZE
PERMIS DE
CONSTRUIRE SUR
SEIZE SONT**

DELIVRES POUR LA LIGNE 15 SUD"

Les permis de construire de gares s'enchaînent également très bien, puisque 14 sur 16 permis sont déjà délivrés pour la ligne 15 sud. Les permis pour la ligne 16 se préparent déjà.

D'une manière générale, le plan de marche est respecté. Nous avons obtenu la sécurité juridique souhaitée. La loi de Transition énergétique a porté la réforme des tréfonds, essentielle pour ne pas être obligé d'acheter toutes les parcelles en tréfonds, mais pouvoir commencer les travaux une fois les DUP obtenues, en indemnisant a posteriori les riverains.

La loi sur le statut de Paris porte la disposition sur les allotissements, non pas pour écarter les PME de nos marchés - nous avons mis en place un observatoire des PME - mais pour nous sécuriser contre les recours abusifs, alors même que l'on sait bien que les grands marchés de génie civil supposent des allotissements minimum pour réduire les interfaces entre les entreprises et gagner du temps. L'autre disposition importante concerne les horaires de chantier, qui vont pouvoir être modulés en fonction des contraintes, avec l'accord des maires, en premier lieu - à défaut par un arrêté préfectoral.

Si l'on ajoute ce que nous avons obtenu dans la loi Macron sur l'exploitation des réseaux numériques, et, dans la loi sur le statut de Paris, sur l'exploitation des réseaux de chaleur, on peut considérer que la Société est bien armée juridiquement pour mener son projet. > Lire : "GPE : Travaux lourds et projets immobiliers"

"NOUS ETUDIONS LE PARTAGE DE CHALEUR AVEC LES QUARTIERS DE GARES A ISSY RER, LES ARDOINES ET CRETEIL L'ECHAT"

CdV - *Vous allez pouvoir donc partager réseaux numériques et de chaleur ?*

P. Y. - Oui, nous allons pouvoir exploiter ces réseaux. Le principe de spécialité de la SGP en tant qu'établissement public d'intérêt commercial ne le permettait pas. La loi a permis d'élargir le principe de spécialité, et, donc, de tirer des ressources de ces exploitations.

Dans le cadre des démonstrateurs industriels de la ville durable soutenus par le programme d'investissements d'avenir, les études complémentaires sont notamment en cours pour intégrer dans les travaux de génie civil de la ligne 15 sud, dans les parois moulées, les dispositifs permettant d'utiliser et de partager la chaleur tirée du sous-sol. Ce partage sera mis en oeuvre sur certaines gares de la ligne 15 sud : Issy RER, les Ardoines et Créteil l'Echat. La géothermie dans les gares permettra, quand la production sera excédentaire, d'en distribuer dans les quartiers alentour.

CdV - *Comment s'articule ce rôle de constructeur d'un grand métro avec votre prise de compétence sur l'aménagement ?*

P. Y. - Il faut toujours rappeler que la création du Grand Paris Express est le vecteur de ce Grand Paris, qui est pour moi la Troisième Révolution Urbaine. Après Haussmann et Delouvrier, Paris va vivre sa troisième révolution urbaine. ce "Paris au carré" dont parlait Emmanuel Macron l'an dernier au MIPIM. Ce Paris à la puissance 2 qui va voir s'effacer la barrière imaginaire du périurbain.

"RE- INTENSIFIER LA VILLE ENTRE LE

COEUR DE PARIS ET L'A86"

Avec le réseau de transport, on voit bien se dessiner un coeur, qui ira, de l'île de la Cité peut-être demain réaménagée - ce qui serait extrêmement symbolique - avec le beau projet de Dominique Perrault, jusqu'à l'A86. Se dessine un territoire de vie, un grand bassin de vie irrigué par le nouveau réseau.

C'est d'abord cela, au fond, le Grand Paris de l'aménagement. Et, avec le rayon de 800 mètres des quartiers de gares observé par l'APUR, les 140 km² qui donnent une échelle de la transformation urbaine à venir.

Parmi les exemples récents, le contrat d'intérêt national des Ardoines est très symbolique de ce projet au long cours. On parle, sur les vingt prochaines années, de 8 000 logements aux Ardoines ! C'est considérable.

Une profonde transformation des territoires industriels peut permettre de créer demain un Grand Paris nouveau, avec des quartiers de la ville intelligente et durable, agréables à vivre, et qui permettent de répondre, à l'heure de la transition énergétique et numérique, aux enjeux de la lutte contre le changement climatique, en limitant l'étalement urbain en Ile-de-France. Nous voyons dans l'Enquête nationale Logement de l'INSEE, que, dans la dernière période, autant de logements ont été construits en grande couronne qu'en petite couronne.

Donc, il n'y a pas eu d'effet de "ré-intensification" de la ville en petite couronne, qui pourtant est possible. Il y faut une action foncière rigoureuse, dégager de terrains, mais c'est possible - ces terrains existent. Donc, c'est une mutation tout-à-fait possible, de concentrer le développement urbain sur tous ces territoires de la petite couronne parisienne. C'est là l'enjeu essentiel.

La SGP y contribue avec la création du réseau. Nous le voyons dans les résultats du concours Inventons la Métropole : beaucoup plus de foncier est disponible autour des gares que dans les autres sites. Et encore, des sites comme Satory, et son projet de création de quartier ex-nihilo, ne sont pas à l'ordre du jour...

"LA SGP INTERVIENT SOUS TROIS FORMES : LE RESEAU, SES FONCIERS ET L'AMENAGEMENT DE QUARTIERS"

CdV - *Pourtant, vous-même pouvez être aménageur...*

P. Y. - La SGP intervient d'abord par son réseau. Ensuite, elle apporte sa contribution directe à ce mouvement sur le foncier acquis pour réaliser le réseau, en réalisant des opérations d'urbanisme : construction de logements, de locaux d'activité, de services, commerces, résidences pour les jeunes, résidences hôtelières. Une grande diversité, qu'illustrent les trois premiers projets attribués à Créteil, Issy et Bagneux. Nous allons multiplier ces projets sur le réseau. La consultation pour des logements à La Courneuve suit son cours. > Lire "[La Courneuve : trois groupements pour une tour de 50 mètres](#)"

Et puis vient une troisième forme d'intervention : l'aménagement de quartiers autour des gares, là où les autres aménageurs ne sont pas déjà présents. La Société du Grand Paris n'a aucune vocation à faire concurrence aux outils existants. C'est plutôt occasionnellement, quand les maires le souhaitent, qu'elle élargira son périmètre d'action au-delà de son propre foncier. Mais cela restera relativement modeste, par rapport aux interventions des opérateurs de l'aménagement.

CdV - *Si ce doit être modeste, pourquoi cette discussion au Parlement, entre élus et gouvernement, sur l'extension de votre périmètre de compétence aménagement - qu'a actée la loi sur le statut de Paris ?*

P. Y. . La discussion essentielle n'est pas sur le périmètre. Oui, cela peut être utile dans certains cas. L'essentiel était de ne pas lier l'action de la SGP aux contrats de développement territorial - ce qui n'a pas pu être modifié. C'est un changement qu'il faudra opérer. Mais ce n'est pas majeur. Nous avons largement de quoi faire avec ce qui existe aujourd'hui. L'élargissement du périmètre de la compétence aménagement de 400 m à 600 m permettra de faciliter les choses quand la question se posera.

**"LA LOI SUR LE
STATUT DE PARIS
PERMET DE
CONCÉDER DES
OPÉRATIONS
D'ENSEMBLE"**

CdV - *Aujourd'hui où êtes-vous aménageur ?*

P. Y. - Nulle part. A Créteil, la SGP le sera vraisemblablement demain. A Arcueil-Cachan aussi. Il n'y a pas de discussions ailleurs pour le moment. Au fond, l'idée est que la SGP soit un outil banalisé, donc pouvant utiliser tous les outils disponibles, si c'est nécessaire.

Je suis très content que le Parlement ait rénové l'article 22 de la loi sur le Grand Paris, qui permet de concéder des opérations d'ensemble. Cela facilite l'élaboration de macro-lots, ce qui peut permettre d'accélérer la rénovation dont je parle, des tissus industriels. Il ne faut pas oublier que le logement est d'abord produit par le secteur privé, plus que dans les opérations d'aménagement classiques. Grâce à ces contrats globaux qui permettent d'intégrer les études amont - elles coûtent très cher, on pourra, dans le cadre des quartiers de gares, confier une mission à un opérateur privé, pour aller vite dans la construction de logements. C'est parce que nous avons la compétence aménageur que nous pourrions utiliser, le cas échéant, cette formule, très souple, qui nous évite de créer une structure "aménagement" ou une filiale.

**"L'AGENCE TVK
VA
APPROFONDIR
LES ETUDES SUR
LES PLACES DES
GARES"**

CdV - *Vous n'avez donc pas de grande ambition d'aménageur, mais en même temps vous vous intéressez évidemment aux services qui vont être développés dans les quartiers autour de vos gares. Vous soutenez la réflexion urbaine autour des places de gares. Comment tout cela s'articule-t-il ?*

P. Y. - La SGP doit d'abord réaliser le réseau et porter le débat public. Dire qu'il ne faut pas rater l'occasion de cette troisième révolution urbaine. Il faut de l'ambition. C'est une chance historique à ne pas laisser passer, pour l'Ile-de-France, pour le Grand Paris, mais aussi pour toute la France. J'ai évoqué l'enjeu du changement climatique, mais il est aussi numérique - voyez la dimension innovation d'Inventons la Métropole. > Lire : "Avec ses 164 candidats pour 57 projets, la Métropole du Grand Paris prend de l'étoffe"

Sur les places des gares, nous poursuivons notre démarche pour favoriser l'intégration des nouvelles mobilités. Il faut préparer l'arrivée de la voiture autonome, des bus qui, demain, seront électriques. Il faut penser très en amont l'aménagement de ces espaces. Nous avons posé des principes dans l'ouvrage "les places de gares du Grand Paris". L'agence TVK va approfondir ce travail. Cela peut déboucher sur des contrats d'intermodalité entre l'Etat et les collectivités territoriales - pourquoi pas dans le futur contrat de plan en 2020 ?

CdV - *Espérez-vous que les investisseurs étrangers viennent se joindre aux opérateurs français avant la fin de la consultation Inventons la Métropole ?*

P. Y. - Sur le fond, l'important, c'est l'effet d'entraînement. Tout doit s'inscrire dans un élan national. La réussite du Grand Paris est un débat national. L'Ile-de-France produit 30% de la richesse nationale, mais en consomme 22%. L'effet de redistribution est marquant.

La réalisation du Grand Paris Express aura un impact économique, mais, au-delà, si nous ne réussissons pas le projet de développement du Grand Paris, nous perdrons globalement. Il faut que les politiques nationales soutiennent le mouvement : installer un climat favorable aux investisseurs, corriger les défauts, être business friendly, sécuriser les règles, poursuivre des dispositifs comme le Crédit impôt recherche, le CICE, l'action du PIA et de la BPI...

Le Grand Paris est un peu en-dessous de la croissance des autres métropoles. Une nouvelle politique d'aménagement du territoire est nécessaire.

Propos recueillis par Rémi Cambau