

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Mission d'information sur la candidature de la France à l'exposition universelle de 2025

Mercredi

11 juin 2014

Séance de 17 heures 45

Compte rendu n° 22

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

– Audition, ouverte à la presse, de M. Philippe Yvin, président
du directoire de la société du Grand Paris 2

**Présidence de
M. Jean-Christophe
Fromantin,
*Président***



M. Jean-Christophe Fromantin, président de la Mission d'information. Nous sommes très heureux d'accueillir aujourd'hui M. Philippe Yvin, président du directoire de la société du Grand Paris.

Ancien élève de l'École supérieure des sciences économiques et commerciales, l'Essec, vous êtes également, monsieur, diplômé de l'Institut d'études politiques de Paris et titulaire d'un diplôme d'études approfondies de sciences politiques.

Votre carrière professionnelle s'est déroulée dans différentes structures publiques, notamment dans plusieurs préfetures. En 2003, vous êtes choisi comme secrétaire général de la commission de préparation de la Charte de l'environnement, avant de diriger les services départementaux de l'Oise de 2004 à 2008, puis de la Seine-Saint-Denis de 2008 à 2012.

Conseiller en charge des collectivités locales et de la décentralisation au cabinet du Premier ministre, vous êtes nommé, en février 2014, président du directoire de la Société du Grand Paris, la SGP.

Le projet porté par la SGP intéresse tout particulièrement notre mission, la qualité des mobilités à l'intérieur du Grand Paris étant un élément essentiel de la candidature de la France à l'organisation de l'exposition universelle de 2025, surtout dans l'hypothèse d'un événement polycentrique se déroulant sur plusieurs sites. On pourrait imaginer, sur le modèle des expositions universelles du XIX^e siècle, que les gares du Grand Paris constituent le cœur du projet de 2025.

Nous aimerions d'abord vous entendre sur le projet de Grand Paris Express lui-même, sa configuration et le calendrier de réalisation de ses infrastructures. Lesquelles d'entre elles pourraient être prêtes en 2025 ? Le rythme de réalisation de ces infrastructures pourrait-il être accéléré afin d'assurer une capacité d'accueil suffisante pour répondre à une affluence record de touristes dans l'hypothèse où la candidature de la France serait retenue ? Quel est l'état de la réflexion stratégique sur les gares du Grand Paris Express ? Dans quelle mesure pourraient-elles jouer le rôle de lieux d'accueil, voire de quasi pavillons de la future exposition universelle ?

M. Philippe Yvin, président du directoire de la société du Grand Paris. Il est vrai que les infrastructures de transport occupent une place importante dans l'histoire des expositions universelles. Ainsi, la première ligne du métropolitain parisien a été ouverte à l'occasion de l'exposition universelle de 1900. Par ailleurs, conformément à la finalité historique des expositions universelles, le projet de Grand Paris Express pourrait être l'occasion de mettre en avant la capacité d'innovation de notre pays dans le domaine des transports du XXI^e siècle.

La réalisation d'infrastructures de cette importance demande beaucoup de temps, en raison de l'extrême complexité des réglementations et des procédures, qui imposent de longues phases de concertation, des enquêtes publiques, des acquisitions foncières nombreuses et forcément difficiles en milieu urbain dense. Si les échéances semblent lointaines, le calendrier est en réalité extrêmement serré si on veut respecter les délais fixés.

La feuille de route a été fixée par le Gouvernement le 6 mars 2013, au terme de nombreuses discussions entre l'État et les élus d'Île-de-France. Le projet d'un réseau de deux cents kilomètres comptant soixante-douze gares issu de cette phase de discussion me semble un compromis très solide en ce qu'il conjugue trois objectifs.

Il vise d'abord à améliorer les transports de la région Île-de-France afin de faciliter la vie quotidienne des Franciliens, notamment en réduisant les temps de trajet entre le domicile

et le travail. Dans cet objectif, au-delà des deux cents kilomètres de lignes nouvelles, le projet vise à améliorer les interconnexions avec les bassins d'emplois de la métropole parisienne au bénéfice des habitants de la grande couronne, voire des départements voisins de l'Île-de-France. Les gares de ce nouveau réseau de métro devront en outre être conçues pour favoriser l'intermodalité.

Ce nouveau réseau desservira en effet soixante-douze, ou plus exactement soixante-neuf gares, trois des gares initialement prévues sur le trajet de l'ex-ligne orange devant être désormais des stations de l'extension de la ligne 11 Est sur la section Rosny-Bois Perrier-Noisy-Champs. La fréquentation de ce nouveau réseau devrait être de 200 000 à 300 000 voyageurs en heures de pointe et sa fréquentation journalière de deux millions. sa mise en service devrait intervenir progressivement de 2020 à 2030, avec des étapes intermédiaires en 2023, 2025 et 2027 en fonction des parcours.

Ce projet a également pour objectif de désenclaver des territoires en difficulté, dont certains font l'objet d'opérations de renouvellement urbain. Je pense en particulier au projet de ligne 16 Est, qui doit desservir des communes aussi emblématiques que Clichy-Montfermeil, Aulnay ou le Blanc-Mesnil.

Le troisième objectif, et non le moindre, du Grand Paris Express est de soutenir le développement urbain et économique de la région Île-de-France, notamment du cœur de son agglomération. En effet nombre d'opérations d'aménagement seront accélérées, voire déclenchées par l'existence de ces nouvelles gares. Celles-ci renforceront par ailleurs l'attractivité des projets de développement économique.

La deuxième chance de ce projet, au-delà du consensus politique qui a accueilli ces trois objectifs, réside dans son mode de financement. En effet, par la loi de 2010, le Parlement a décidé que ce projet bénéficierait de ressources affectées, issues d'une part de la taxe sur les bureaux et d'autre part de la taxe spéciale d'équipement, TSE, taxe additionnelle aux prélèvements locaux pesant sur les ménages et les entreprises, et d'une imposition forfaitaire assise sur les matériels roulants de transport de la RATP. Le rendement de ces prélèvements est d'environ 500 millions d'euros par an. Il s'agit d'une ressource dynamique puisqu'elle est notamment fonction de la construction de bureaux. Il est peu probable en outre que le stock de bureaux en Île-de-France diminue dans les années à venir. On pourrait envisager par ailleurs de déplafonner le produit de la TSE, aujourd'hui limité à 120 millions d'euros.

Par ailleurs, la SGP percevra une redevance sur l'exploitation des nouvelles lignes par les opérateurs désignés par le Syndicat des transports d'Île-de-France, le STIF, dont le produit est estimé à environ deux cents millions d'euros par an.

L'ensemble de ces ressources, ainsi que les recettes commerciales qui s'y ajouteront, permettront de rembourser les emprunts contractés par la SGP pour financer la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris, dont le coût est estimé à 22,6 milliards, ainsi que l'adaptation aux interconnexions des stations de métro ou des gares SNCF, pour un coût estimé de 1,5 milliard d'euros.

Sur le plan économique, le chantier devrait générer chaque année 10 000 à 15 000 créations d'emplois permanents, dont deux tiers dans le bâtiment et les travaux publics et un tiers dans l'industrie ferroviaire. On estime au total que la réalisation du Grand Paris Express permettra la création de 200 000 à 300 000 emplois supplémentaires en Île-de-France.

L'ambition de ce projet est également de favoriser le développement du logement dans la Région. Je rappelle qu'aux termes de la loi de 2010, le projet, *via* les opérations d'aménagement qui pourraient être réalisées autour des nouvelles gares, devrait contribuer à

la construction de 70 000 logements chaque année, objectif repris par le schéma directeur de la Région Île-de-France.

Je voudrais aussi évoquer les préoccupations liées au développement durable, qui sont également les vôtres dans le cadre de la promotion de la candidature de notre pays à l'organisation de l'exposition universelle de 2025. La réalisation de ce projet obéit à un schéma de développement durable qui s'applique, non seulement aux travaux mais à la conception même des infrastructures du réseau. Relèvent de cette thématique du développement durable des questions comme celle de l'évacuation des déblais du chantier ou de l'utilisation de matériaux recyclés pour la réalisation des infrastructures.

Vous avez évoqué la question des gares, monsieur le président. Notre projet est de réaliser, là où le tissu urbain le permet, non de simples stations, mais de véritables gares, conçues pour offrir aux voyageurs les services qui accompagneront le transport de demain. C'est la raison pour laquelle nous avons confié à Jacques Ferrier, qui était d'ailleurs l'architecte du pavillon français de la dernière exposition universelle, le soin d'élaborer une charte architecturale dont le respect s'imposera à l'ensemble des gares. Parmi elles, nous avons distingué les gares qui, par leur caractère emblématique, devaient faire l'objet d'une recherche architecturale particulière. C'est la raison pour laquelle le choix des architectes chargés de leur conception fait l'objet d'une consultation internationale. Deux architectes renommés ont déjà été désignés à l'issue de cette procédure : Duthilleul pour la gare de Noisy-Champs et Perrault pour celle de Villejuif. La conception des gares de Clichy-Montfermeil et du Bourget RER devrait également être confiée à de très grands noms de l'architecture. Près d'une centaine de candidatures, dont celles de grands noms de l'architecture mondiale, se sont manifestées à chacune de ces consultations, preuve de l'attractivité du Grand Paris.

La dimension numérique est également essentielle. Notre ambition est d'inventer le métro le plus digital au monde, et ceci dans toutes ses composantes. C'est l'objet de l'appel à manifestations d'intérêt lancé à la fin de l'année dernière, et qui a reçu plus de 120 réponses. Il s'agira de doubler les deux cents kilomètres du réseau d'une infrastructure numérique de très haut débit *via* le déploiement de câbles optiques, qui permettra d'innover les alentours des gares qui ne seraient pas couverts par les opérateurs.

Ce réseau numérique permettrait d'informer en temps réel les voyageurs sur l'état du trafic, de leur offrir un accès permanent à l'internet et de mettre à leur disposition un ensemble de services facilitant la vie quotidienne. Cette infrastructure numérique permettrait par ailleurs de mettre en open data toutes les données générées par le trafic de deux millions de voyageurs. Pourront s'y ajouter des espaces de *coworking* ou des *data center*.

Je voudrais pour terminer souligner que nous travaillons, conformément à l'esprit du projet, dans une concertation extrêmement étroite avec les élus comme avec le grand public. Nous venons ainsi d'entamer une nouvelle phase de concertation sur le projet d'extension de la ligne 14 Sud jusqu'à Orly et sur le tronçon de ligne 15 Ouest reliant le Pont de Sèvres à la Défense. Une telle concertation approfondie en amont a le grand mérite de faciliter les enquêtes publiques ultérieures.

M. le président Jean-Christophe Fromantin. Le calendrier prévisionnel du projet est-il respecté ou des retards sont-ils d'ores et déjà prévisibles ? Les deux milliards d'euros promis ont-ils été débloqués ?

M. Philippe Yvin. Pour l'instant la feuille de route fixée par le Gouvernement le 6 mars 2013 est respectée. Le premier tronçon, soit la ligne 15 Sud, qui s'étend sur trente-trois kilomètres de Pont de Sèvres à Noisy-Champs, compte seize gares et représente un

investissement de 5,3 milliards d'euros, a été approuvé en juillet dernier par le conseil de la surveillance de la SGP. L'enquête publique a été réalisée à l'automne et la déclaration d'utilité publique est attendue pour la rentrée prochaine.

Le conseil de surveillance doit examiner en juillet le projet de ligne 16, qui reliera la gare de Noisy-Champs à celle de Saint-Denis Pleyel, cette dernière devant constituer le plus gros *hub* du réseau. L'enquête publique est prévue pour l'automne prochain.

Nous comptons par ailleurs déléguer la maîtrise d'ouvrage du projet d'extension de la ligne 14 jusqu'à Orly à la RATP, puisque celle-ci en assure déjà l'extension au nord.

S'agissant de la ligne 15 Ouest, nous comptons prendre les décisions d'investissement et constituer le dossier d'enquête publique au cours du premier trimestre 2015, le STIF s'en chargeant pour la 15 Est. Nous avons convenu avec le STIF que la SGP prendrait le relais après l'enquête publique.

Les décisions d'investissement relatives à la ligne 18 et à la ligne 17 seront prises au deuxième trimestre 2015.

Si tout se passe comme prévu, la période d'enquêtes publiques sera close fin 2015, conformément à la feuille de route fixée par le Premier ministre. Nous devons tenir ce calendrier si nous voulons atteindre les objectifs de mise en service.

La première difficulté sera de respecter ces échéances en dépit de la masse des prescriptions réglementaires dont nous avons à tenir compte. Cela mobilise de nombreuses équipes, un travail et une énergie considérables.

Un autre risque de retard réside dans la difficulté des acquisitions foncières, non pas tant des parcelles de surface que des tréfonds, la réalisation du projet nécessitant le rachat de milliers de parcelles souterraines. Or certains de nos concitoyens sont réticents à les vendre par crainte d'un effondrement ou d'une dévalorisation de leur bien. C'est pourquoi nous avons proposé que le législateur transforme cette acquisition en servitude, de telle sorte qu'on puisse commencer les travaux sans l'accord des propriétaires, ceux-ci étant indemnisés *a posteriori*. Il faudrait instituer une telle servitude à partir d'un seuil de vingt mètres de profondeur, en-deçà duquel elle constituerait une atteinte injustifiée au droit de propriété, droit constitutionnellement protégé. Cette solution, actuellement en cours d'expertise par le Gouvernement, permettrait de régler environ 80 % des problèmes liés à au rachat des tréfonds.

Mme Catherine Quéré. Si vous devez dans chaque cas passer chez le notaire, cela doit vous coûter très cher, en plus d'exiger une énergie colossale. Les propriétaires des terrains sur lesquels des poteaux électriques doivent être implantés sont indemnisés sans qu'EDF ait à passer par le notaire.

M. Philippe Yvin. C'est ce que nous demandons.

M. le président Jean-Christophe Fromantin. Quelles sont les lignes dont la mise en service est prévue d'ici à 2025 ? La réalisation de certains tronçons pourrait-elle être accélérée afin d'être mis en service avant 2025 ?

M. Philippe Yvin. La desserte dès juillet 2024 par le nouveau réseau des aéroports d'Orly et de Roissy est techniquement possible, mais nécessiterait des ajustements financiers. Outre qu'elle présenterait l'avantage de satisfaire une demande ancienne des milieux économiques, elle permettrait également d'accélérer la réalisation de la desserte du Plateau de Saclay – comme vous le savez, la première section du projet de ligne doit relier Massy au plateau de Saclay.

La Société du Grand Paris n'a pas de capital, cet EPIC finançant la réalisation du Grand Paris Express par des emprunts qu'elle remboursera grâce à des ressources pérennes. Je signale à ce propos que nous avons engagé des discussions avec la Caisse des dépôts et la Banque européenne d'investissement, qui devraient être nos premiers prêteurs. Cela nous permettrait de bénéficier de conditions beaucoup plus favorables que celles des marchés obligataires, tant en termes de taux que de durée des emprunts.

M. Yves Albarello. Il serait intéressant d'établir la carte des liaisons avec le Transilien.

M. Philippe Yvin. Le STIF vient d'éditer un schéma des interconnexions entre le Transilien et le Grand Paris Express. Comme je vous l'ai déjà indiqué, la réalisation de ces interconnexions devrait coûter 1,5 milliard d'euros. La feuille de route du 6 mars 2013 prévoyant que la SGP en verse 30 %, le complément pourrait être pris en charge dans le cadre des plans quadriennaux de modernisation de la SNCF, de RFF, voire de la RATP, ou encore par les collectivités locales.

M. Yves Albarello. L'entrée en service en 2024 de la nouvelle desserte de Roissy et d'Orly ne risquerait-elle pas de mettre en péril le projet de CDG Express qui doit relier directement l'aéroport Charles-de-Gaulle à la capitale ? Combien de gares pourraient être ouvertes à cette date ?

M. Philippe Yvin. Ce sont des projets complémentaires au contraire. Aux termes de la loi, le projet de CDG Express ne doit rien coûter à la collectivité, ce qui me paraît légitime s'agissant d'une ligne qui n'est pas destinée à assurer le transport journalier des habitants de banlieue. La ligne 17 a, quant à elle, une vocation économique indéniable, puisqu'elle desservira des territoires en pleine expansion tels que le Bourget, le triangle de Gonesse et le territoire de Roissy. En outre la ligne 17 présentera l'avantage d'être totalement connecté au reste du réseau au niveau de la gare de Pleyel, offrant ainsi une correspondance extrêmement aisée aux Franciliens souhaitant rallier l'aéroport de Roissy. Ces projets sont susceptibles tous deux de renforcer l'attractivité de la Région.

J'avoue, monsieur le député, que je ne sais pas combien de gares pourraient être ouvertes à cette date, bien que ce point soit tout à fait intéressant.

M. le président Jean-Christophe Fromantin. Combien de gares « emblématiques » pourraient être livrées en 2025 ?

M. Philippe Yvin. Rien n'est figé. Celle du Pont de Sèvres sera emblématique surtout par sa réalisation, confiée à Jean-Marie Duthilleul, qui constituera un véritable défi technique. Les gares emblématiques de la ligne 16 seront Clichy-Montfermeil et le Bourget. Quant à la future gare de Pleyel, il s'agira d'un ouvrage considérable et d'une grande complexité sur le plan de sa réalisation. La consultation internationale a permis de sélectionner cinq architectes de renommée mondiale et nous sommes en train de réaliser les acquisitions foncières nécessaires.

Nous n'avons pas encore déterminé quelles seront les gares emblématiques des autres tronçons. Il est probable que ce sera le cas de la future gare de Nanterre-La Folie, où se rejoindront Eole et la ligne 15, voire une future liaison complémentaire après 2030. Ce projet s'inscrit dans le projet plus large d'aménagement du secteur des Groues. Il est probable que la maîtrise d'œuvre de la gare et des immeubles situés dans sa proximité sera confiée au même architecte.

Avec Jacques Ferrier, nous avons décidé de réfléchir au projet culturel qu'il serait possible de construire autour de ces nouvelles gares, notamment les gares emblématiques,

dans la perspective de l'organisation de l'exposition universelle de 2025. La future gare de Clichy-Montfermeil, par exemple, pourrait contribuer au projet d'établissement d'une Villa Médicis à cet endroit.

M. Hervé Féron. Comment concilier l'objectif de ville durable avec l'accroissement du trafic généré par la tenue d'une exposition universelle, qui s'accompagnera inévitablement d'une augmentation de la pollution ?

M. Philippe Yvin. La réalisation du métro automatique contribuera en elle-même au développement durable de la métropole, en ce qu'elle favorisera le report modal et la décongestion des réseaux existants, générant un accroissement significatif du bien-être des habitants de la métropole et de ses visiteurs. Elle est en outre un moyen de lutter contre l'étalement l'urbain en concentrant le développement urbain autour des nouvelles gares.

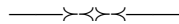
M. le président Jean-Christophe Fromantin. Avez-vous engagé une réflexion quant à la possibilité d'inventer, *via* la technologie numérique, un système de billetterie innovant dans la perspective d'une exposition universelle éclatée sur plusieurs sites, dont les visiteurs seront appelés à transiter par plusieurs réseaux gérés par des opérateurs différents ?

M. Philippe Yvin. C'est un sujet très important sur lequel nous travaillons avec le STIF, puisque c'est lui qui aura la main en ce domaine – c'est à lui, en particulier, qu'il appartiendra de désigner les opérateurs qui géreront ces lignes nouvelles. Nous travaillons notamment sur le passage dans les gares pour accéder au métro en fonction des nouveaux moyens qui seront disponibles demain, notamment *via* tout ce qui est billetterie intégrée sur les mobiles.

M. le président Jean-Christophe Fromantin. Quelle sera la configuration de ces nouvelles gares ?

M. Philippe Yvin. Leur configuration variera en fonction du tissu urbain où elles s'inscriront. L'objectif est de réaliser les gares les plus vastes possible, afin qu'elle puisse accueillir des services et des commerces de proximité. Elles ressembleront davantage à des gares SNCF qu'à des stations du réseau RATP.

M. le président Jean-Christophe Fromantin. Je vous remercie.



Membres présents ou excusés

Mission d'information sur la candidature de la France à l'exposition universelle de 2025

Réunion du mercredi 11 juin 2014 à 17 h 45

Présents. - M. Yves Albarello, M. Hervé Féron, M. Jean-Christophe Fromantin,
Mme Catherine Quéré

Excusés. - Mme Marie-Odile Bouillé, Mme Martine Carrillon-Couvreur, M. Bruno
Le Roux