

A S S E M B L É E   N A T I O N A L E

X I V <sup>e</sup>   L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

## **Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire**

– Audition de M. Philippe Yvin, candidat au poste de président-  
directeur-général de la société du Grand Paris (SGP)..... 2

Mardi

15 septembre 2015

Séance de 17 heures 30

Compte rendu n° 64

**SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2014-2015**

**Présidence de  
M. Jean-Paul  
Chanteguet**  
*Président*



La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a entendu **M. Philippe Yvin, candidat au poste de président-directeur-général de la société du Grand Paris (SGP).**

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** La commission auditionne aujourd'hui M. Philippe Yvin, dont le renouvellement au poste de président du directoire de la Société du Grand Paris (SGP) est proposé par le Président de la République.

Nous avons auditionné M. Philippe Yvin le 11 février 2014, avant qu'il soit nommé au titre de l'article 8 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, qui prévoit l'audition des candidats par « les commissions compétentes de l'Assemblée nationale et du Sénat ».

Bien qu'il ait été nommé par décret du 20 février 2014, le mandat de M. Yvin expire le 23 septembre prochain, car il poursuit celui de son prédécesseur.

Le conseil de surveillance de la SGP a émis, le 10 juillet dernier, un avis favorable à son renouvellement.

Je rappelle que cette audition n'entre pas dans le cadre de l'article 13 de la Constitution et ne sera donc pas suivie d'un vote. L'audition au Sénat aura lieu demain.

Je demanderai à M. Philippe Yvin de présenter le bilan de son action depuis sa nomination et d'aborder les questions relatives au plan de financement du réseau de transport public du Grand Paris et à la dotation de l'État en capital, aux moyens dont dispose la SGP, à l'évolution enfin du rôle de l'établissement public, compte tenu du projet de métropole de Paris.

**M. Philippe Yvin, président du directoire de la Société du Grand Paris.** Je crois pouvoir affirmer aujourd'hui que, depuis ma précédente audition devant vous, le 11 février 2014, et ma prise de fonctions, le 21 février suivant, la mise en œuvre du Grand Paris Express s'est poursuivie à un rythme soutenu.

Lors de deux comités interministériels consacrés au Grand Paris, le 13 octobre 2014 et le 14 avril 2015, le Premier ministre a confirmé la feuille de route de la Société du Grand Paris et demandé en outre que les liaisons entre Paris et les aéroports ainsi que la desserte du plateau de Saclay soient accélérées et avancées à 2024.

Dans le même temps, plusieurs évolutions législatives et réglementaires ont accompagné la réalisation du projet. Tout d'abord la mise en œuvre des dispositions de la loi du 27 janvier 2014, qui prévoit les modalités d'association du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) au stade de l'approbation des dossiers d'enquête publique et des avant-projets. Je rappelle ici que les dossiers d'enquête publique sont soumis à l'Autorité environnementale et au Commissariat général à l'investissement, qui procèdent chacun à une contre-expertise socio-économique.

Ensuite, les dispositions de l'ordonnance du 26 juin 2014, qui a permis à la Société du Grand Paris de contribuer au financement du plan de mobilisation régional. Plusieurs décisions de financement, pour un montant total de 455 millions d'euros ont, depuis lors, été approuvées par notre conseil de surveillance, pour contribuer au financement de la modernisation des RER – notamment le RER E à l'ouest – et du prolongement des lignes 11 et 14 du métro. Ce sont au total 2,45 milliards d'euros qui doivent être consacrés par la SGP au financement du plan de mobilisation des transports.

De plus, le Parlement a, depuis, adopté une procédure de révision du schéma d'ensemble du Grand Paris, tel qu'il avait été adopté dans la loi du 3 juin 2010. Le régime des tréfonds a également été modifié, ce qui va grandement faciliter la réalisation du projet,

puisque nous ne serons plus obligés d'acheter les tréfonds mais pourrons indemniser *a posteriori* les propriétaires, à partir du moment où la déclaration d'utilité publique aura été obtenue. Cette disposition a été votée dans la loi relative à la transition énergétique, et nous attendons la publication prochaine de son décret d'application.

Enfin, vous avez, dans la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite « loi Macron », étendu les compétences de la SGP, en lui permettant d'établir et de gérer désormais les réseaux de communication électronique, ce qui devrait générer à terme des ressources supplémentaires significatives.

Où en sommes-nous aujourd'hui ? La ligne 15 Sud, entre Pont-de-Sèvres et Noisy-Champs, comprendra 33 kilomètres et 16 gares nouvelles, et sera la première ligne mise en service, à l'horizon de la fin 2022. La déclaration d'utilité publique a été prononcée le 24 décembre 2014, et le conseil de surveillance a approuvé, le 10 juillet dernier, le dossier d'investissement actualisé, tenant compte des études d'avant-projet. Les premiers travaux sur l'ensemble des gares de cette ligne ont commencé au printemps, et les permis de construire devraient être déposés au fur et à mesure, dans les prochains mois.

Quant aux travaux de génie civil concernant les tunnels, ils seront engagés à la fin de l'année 2016. À l'occasion de ces premiers travaux, nous mettons en place des comités de suivi de chantier avec les villes et les riverains afin de poursuivre la concertation engagée depuis de nombreux mois. Il est prévu par ailleurs de développer, dans le cadre d'une convention avec la Chambre de commerce et d'industrie de Paris, des actions de soutien aux commerçants touchés par les travaux. La deuxième ligne, la ligne 16, longue de 25 kilomètres, reliera Champigny à Saint-Denis-Pleyel. Elle a fait l'objet d'un avis favorable à l'issue de l'enquête publique. Le dossier vient d'être transmis au Conseil d'État, et nous attendons la déclaration d'utilité publique pour la fin de 2015. Le dossier d'investissement a été approuvé en juillet 2014, pour un montant de 3,32 milliards d'euros. Les études avancent à un rythme soutenu, sachant que les données géologiques sont extrêmement importantes pour cette ligne qui traverse un territoire dont le sous-sol recèle de nombreuses carrières de gypse. Il faut souligner enfin que la ligne 16 revêt évidemment une importance toute particulière dans le cadre de la candidature de la France aux Jeux olympiques et paralympiques de 2024, puisque sa mise en service est prévue pour la fin 2023.

En troisième lieu, la ligne 14 fait l'objet d'un prolongement à partir de Paris jusqu'à la gare d'Orly. L'enquête publique, qui s'est déroulée au printemps dernier, n'a pas soulevé de difficulté particulière. Cette ligne 14, tout comme la ligne 17, qui desservira l'aéroport de Roissy, traverse des territoires à très fort potentiel de développement économique et présente donc un intérêt stratégique majeur pour l'attractivité de l'Île-de-France. Nous avons délégué la maîtrise d'ouvrage des travaux à la Régie autonome des transports parisiens (RATP), qui est l'exploitant actuel de la ligne, sauf pour la gare d'Orly, qui sera réalisée par Aéroports de Paris. Le conseil de surveillance de la SGP a approuvé le dossier d'investissement le 10 juillet dernier, pour une somme de 2,14 millions d'euros, et sa mise en service est prévue pour le premier semestre 2024.

Le quatrième tronçon, la ligne 15 Ouest, qui traversera les Hauts-de-Seine, entre Boulogne-Billancourt et Saint-Denis-Pleyel, fait l'objet d'une enquête publique qui commence le 21 septembre prochain et durera jusqu'au 29 octobre. Cette ligne qui compte 20 kilomètres et comporte 11 gares sera mise en service en deux temps : d'abord en 2025 à Nanterre, puis en 2027 à Saint-Denis-Pleyel. Le conseil de surveillance a également approuvé le dossier d'investissement au cours de sa réunion du 10 juillet dernier, pour un montant de 3,15 milliards d'euros.

La concertation vient de s'achever sur la ligne 18, longue de 35 kilomètres et dotée de 9 gares, qui traverse le plateau de Saclay. Ce *cluster* de la recherche et de l'enseignement supérieur représente un enjeu national capital, et nous ne pouvons, à cet égard, que nous réjouir de la première rentrée de l'université Paris-Saclay, qui vient d'avoir lieu, avec ses quelque 10 000 enseignants et 60 000 étudiants, et dont l'ambition affichée est de figurer dans le haut des classements internationaux. Le tracé de cette ligne, partiellement en viaduc, nécessite une parfaite insertion paysagère. C'est pourquoi un concours d'architecture international a été lancé pour la réalisation de cet ouvrage. La mise en service de la ligne 18 est prévue en 2024 pour la partie Orly-Saclay et en 2030 pour la partie Saclay-Versailles. Son coût est estimé à 2,73 milliards d'euros, et l'enquête publique aura lieu au début de l'année 2016.

La ligne 17 Nord, quant à elle, longue de 27 kilomètres et pourvue de 9 gares, reliera Le Bourget à Roissy, et se prolongera jusqu'au Mesnil-Amelot. Elle sera également en partie en viaduc, lequel fera également l'objet d'un concours d'architecture. La mise en service de cette ligne est prévue en 2024, l'enquête publique devant être réalisée au début de l'année 2016. Son coût prévisionnel est aujourd'hui de 2,546 milliards d'euros. Conformément à la décision du Gouvernement, le site de maintenance pour les lignes 16 et 17, originellement prévu à Gonesse, sera finalement implanté sur le site des anciennes usines Peugeot à Aulnay-sous-Bois.

Enfin, dernier tronçon, la ligne 15 Est, sera longue de 23 kilomètres et comportera 10 gares. La SGP en a repris la maîtrise d'ouvrage au STIF en février 2015. Elle reliera Saint-Denis-Pleyel à Champigny, en desservant la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne. Sa réalisation est prévue en deux temps : d'abord jusqu'à Rosny-sous-Bois, puis jusqu'à Champigny ; son coût est estimé à 3,179 milliards d'euros. L'enquête publique se déroulera également au premier semestre 2016.

Les trois derniers dossiers d'investissement – ceux des lignes 17 Nord, 18 et 15 Est – devraient être approuvés lors du prochain conseil de surveillance de la SGP, en novembre, de façon à ce que l'ensemble du projet puisse être engagé avant la fin de l'année 2015. Toutes les enquêtes publiques seront réalisées d'ici la fin du premier semestre 2016.

Nous avons aussi, durant ces derniers mois, consolidé le financement du projet. Compte tenu de l'avancement des études et des travaux, ainsi que des versements de la Société au plan de mobilisation de la région, il est vraisemblable que nous devrions commencer à emprunter en 2017. C'est pourquoi nous avons conclu deux accords de prêt : le premier avec la Caisse des dépôts et consignations (CDC), sur le fonds d'épargne, pour 4 milliards d'euros, dont une première enveloppe d'un milliard d'euros, au titre de la croissance verte ; le second, également d'un montant d'un milliard d'euros, avec la Banque européenne d'investissement (BEI). Sous réserve d'approbation ultérieure de son comité de direction, la BEI devrait intervenir à la même hauteur que la CDC pour les deux premières lignes, pour un montant total d'environ 9 milliards d'euros.

Par ailleurs, je signale que la Commission européenne vient d'attribuer à la Société du Grand Paris une subvention de 31 millions d'euros, au titre du mécanisme européen d'interconnexion, pour financer les études des lignes 14, 17 et 18, l'objectif de ce nouveau programme européen étant de promouvoir des liaisons plus efficaces entre le cœur des agglomérations et les terminaux internationaux d'aéroports ou de lignes ferrées à grande vitesse.

Le Grand Paris Express est évidemment un grand projet de métro, mais c'est aussi une formidable chance de porter de nouvelles ambitions en matière d'environnement, d'aménagement, de développement économique et numérique, comme en matière d'emploi.

Cela passe au premier chef par le développement de l'intermodalité et des interconnexions. Le maillage entre les lignes de transport existantes et les lignes en projet constitue donc un enjeu majeur pour la réussite du Grand Paris Express. Par exemple, toutes les 16 gares de la ligne 15 Sud assureront une correspondance avec le réseau lourd ou avec une ligne de surface structurante, comme un tramway. Le tronçon sera ainsi maillé avec l'ensemble des lignes radiales de transport en commun qui arrivent à Paris. Pour assurer une interconnexion optimisée entre les différents réseaux, les études de conception des gares ont été menées en lien étroit avec les opérateurs de transport concernés, au premier rang desquels la RATP et Réseau ferré de France (RFF), en concertation avec le STIF.

Réciproquement, les opérateurs mènent les projets d'adaptation de leurs gares et stations, qui seront financés par la SGP mais aussi – et c'est un élément important dans la consolidation du projet – par les crédits mobilisés dans le cadre du contrat de plan État-région (CPER) qui vient d'être signé.

Au-delà, les études doivent se poursuivre afin que le plus grand nombre possible de Franciliens et de salariés des départements limitrophes de l'Île-de-France qui empruntent chaque jour le Transilien aient accès demain à une correspondance avec le Grand Paris Express.

Autour des 68 gares de ce projet, l'intermodalité constitue un enjeu majeur. Afin de répondre aux exigences de notre XXI<sup>e</sup> siècle, c'est-à-dire une intermodalité numérique et électrique. Au-delà de la réorganisation des réseaux de bus, le voyageur qui empruntera demain le Grand Paris Express pourra, grâce à un réseau fluide et à une tarification intégrée, effectuer facilement son dernier kilomètre, en vélo, en véhicule électrique ou en bus. À cet effet, il est tout à fait essentiel de bien travailler les espaces publics autour des gares. La Société du Grand Paris leur accorde une très grande attention et a donc décidé de doter chaque projet de gare d'une enveloppe de 100 000 euros, afin de permettre, sous l'égide des collectivités locales, la réalisation d'études destinées à mettre en place une intermodalité de qualité.

En ce qui concerne la dimension environnementale du projet, nous avons à considérer trois aspects, étant entendu que le développement durable est sous-jacent à l'intégralité du projet : la gestion environnementale des chantiers, la gestion de l'énergie et la gestion des déblais. Sur ce dernier point l'ambition de la SGP se développe autour de trois objectifs : traçabilité, transports alternatifs et valorisation.

Assurer la traçabilité totale des déblais du Grand Paris Express constitue une grande première pour un chantier de cette envergure : il sera possible de suivre précisément le cheminement des déblais depuis leur extraction jusqu'à leur traitement final.

Il s'agira également de développer au maximum des moyens alternatifs à la route pour acheminer ces déblais. Des négociations ont pour cela été engagées très en amont avec Ports de Paris et RFF. Pour la ligne 15 Sud, deux plateformes ferroviaires sont d'ores et déjà prévues, l'une à Issy-Vanves-Clamart, l'autre à Champigny. La Seine sera également empruntée – deux plateformes fluviales sont prévues à Sèvres et à Vitry –, de même que les canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis.

Concernant la valorisation des déblais, il faut savoir que le chantier produira environ 43 millions de tonnes de déblais, ce qui représente certes une contrainte mais peut-être aussi, demain, un atout économique, grâce au développement de filières de valorisation avec l'ensemble des industriels du bâtiment et des travaux publics, ainsi que des filières de recyclage. Le tri ne pouvant toujours se faire immédiatement sur le chantier, des plateformes de transit seront créées pour assurer ce tri en vue de la valorisation des déblais. Par ailleurs, un

travail est mené avec l'Association des maires d'Île-de-France afin de permettre l'utilisation des déblais du Grand Paris Express pour des aménagements paysagers. Plusieurs maires ont d'ores et déjà fait part de leur souhait d'accueillir des terres propres – elles représentent environ 45 % des déblais – pour réaliser de tels aménagements paysagers. L'idée est donc de mettre en place un cycle complet de traitement et de valorisation des déblais, qui aille bien au-delà du stockage traditionnel.

Sur la question de l'énergie, plusieurs approches sont envisagées. L'innovation technologique d'abord, avec l'emploi de nouveaux matériels consommant beaucoup moins d'énergie, mais aussi avec la récupération d'énergie *via* la chaleur produite dans les gares. Les dernières études montrent que les travaux de génie civil de cinq des seize gares de la ligne 15 Sud pourront ainsi être mis à profit pour le déploiement d'installations de géothermie, qui bénéficieront au fonctionnement des gares elles-mêmes ainsi qu'aux quartiers alentour.

Le projet numérique figure également parmi les priorités de la Société du Grand Paris, qui a pour ambition de créer le métro le plus digital du monde. Il s'agira d'assurer une couverture totale du réseau en téléphonie mobile et internet, qui permette le développement de nouveaux services sur le réseau et dans les gares. Nous travaillons également à la possibilité d'implanter des *data centers* dans certaines des futures gares, de façon à participer à la stratégie d'aménagement numérique du territoire francilien.

En matière de construction de logements, la SGP sera attentive à développer sur son propre foncier des programmes de logements dans le cadre d'opérations connexes sur les gares. C'est déjà le cas sur la ligne 15 Sud, où des appels d'offre ont été lancés avec les villes de Créteil, Bagneux ou Issy-les-Moulineaux pour la construction de logements au droit des gares. Des démarches analogues seront poursuivies avec les autres villes.

Au-delà de la construction de logements sur le foncier de la SGP et des villes, au-dessus ou à proximité immédiate des gares, l'enjeu est bien de rentabiliser au mieux cet investissement public majeur que représente le Grand Paris Express, pour faire naître d'ambitieux projets urbains. Ainsi, si l'on considère un rayon d'intervention de 800 mètres autour des gares, ce sont 140 kilomètres carrés, soit plus que la surface de Paris *intra muros*, qui pourraient faire l'objet d'opérations de renouvellement urbain et de construction de logements d'envergure.

Si tous les métros du monde ont une histoire culturelle, l'ambition de la Société du Grand Paris est d'aller au-delà de la simple commande artistique pour les stations du métro, en valorisant tout au long du chantier les ressources qui existent sur le territoire francilien. Deux cent cinquante équipements ont déjà été repérés autour des 68 gares du Grand Paris Express, afin d'associer à ce grand chantier les Franciliens, en particulier les jeunes, qui seront les premiers usagers de ce nouveau réseau de transport. C'est pourquoi la SGP va, tout au long des travaux, accorder une attention soutenue à l'offre de formation et d'emploi, notamment de formations en alternance. Des clauses d'insertion ambitieuses seront ainsi mises en œuvre dans tous les marchés passés par la Société, et une action conjointe développée avec les nouveaux territoires de la métropole du Grand Paris et les communautés d'agglomération en grande couronne.

Le Grand Paris Express sera un projet innovant. Nous parlons d'innovation technologique, grâce au renouvellement des techniques de construction – suivi des travaux souterrains grâce à l'interférométrie par satellite et à la fibre optique, utilisation de nouveaux matériaux –, mais aussi d'innovation environnementale, grâce à l'abaissement du bilan carbone des chantiers, à l'optimisation des compensations écologiques et grâce à une gestion économiquement productive des déblais. Nous parlons d'innovation sociale, enfin, grâce au

développement de la participation citoyenne et à des gares conçues comme des espaces de travail partagés et des lieux de création culturelle, grâce aussi au développement de l'intermodalité électrique, des usages et services numériques.

C'est pourquoi je suis convaincu que la réalisation du Grand Paris Express constitue une chance pour les entreprises françaises. Ce grand projet représente un enjeu majeur pour l'exportation. L'Union internationale des transports publics prévoit que le nombre de kilomètres de métro automatique dans le monde sera multiplié par six dans les dix ans qui viennent. C'est une occasion à ne pas laisser passer, non seulement pour les sociétés d'ingénierie, non seulement pour nos champions de l'exploitation du métro, non seulement pour nos entreprises de travaux publics et de services urbains mais, bien au-delà, pour proposer un modèle français de la ville intelligente et durable.

**M. Alexis Bachelay.** Votre présentation vient utilement compléter le rapport d'activité publié par la Société du Grand Paris, et dont on ne peut que louer la présentation, moderne et complète à la fois.

Vous inscrivez votre projet dans un espace plus vaste que celui de la métropole du Grand Paris, puisque vous vous situez à l'échelle de la région tout entière, seule manière de rivaliser avec les villes-mondes comme Londres ou New York, ainsi qu'en témoignent les indicateurs d'emploi, de population ou de produit intérieur brut (PIB).

J'aimerais savoir, cela étant, si nous sommes réellement en mesure – que Paris obtienne ou non l'organisation des Jeux Olympiques en 2024 – de tenir les délais concernant les liaisons avec les aéroports, étant entendu qu'il est fréquent que les projets d'infrastructures de transport prennent du retard. Comment gérez-vous ces contraintes et quelles sont aujourd'hui vos garanties d'assurer la mise en service de ces lignes pour 2024 ?

Vous nous avez dit par ailleurs que le foncier libéré devrait être supérieur à la surface de Paris *intra muros*, ce qui peut être mis en regard de cette citation extraite de votre plaquette : « *Le désenclavement des quartiers populaires permettra d'y construire des logements diversifiés et d'y améliorer la mixité sociale.* ». Pourtant, il n'est pas rare d'entendre dans les Hauts-de-Seine que, compte tenu du prix du foncier, développer la mixité sociale en construisant des logements sociaux, à prix maîtrisé ou destinés à l'accession à la propriété n'est guère possible ou du moins pas dans les proportions souhaitées par l'État, la région et surtout les habitants. La SGP a-t-elle conscience que ses interlocuteurs – maires, bailleurs sociaux ou promoteurs – seront durs en affaires et pensez-vous avoir les moyens de surmonter cette difficulté ?

**M. Yves Albarello.** Vous avez été nommé en février 2014 président du directoire de la Société du Grand Paris, après MM. Marc Véron et Étienne Guyot. Quel bilan tirez-vous de cette première année de management ?

Par rapport au premier projet que vous nous aviez distribué, les travaux ont déjà pris cinq ans de retard, pour ne plus s'achever en 2025 mais en 2030. Ainsi, a été inauguré mercredi dernier le tunnelier du prolongement de la ligne 14, véritable colonne vertébrale du Grand Paris, entre Pont-Cardinet et Mairie-de-Saint-Ouen. Or cette opération, qui débute plus de cinq ans après le vote de la loi, le 3 juin 2010, a pris deux ans de retard. N'êtes-vous pas inquiet de ce dérapage par rapport aux prévisions initiales ?

Dans votre plaquette intitulée « Le Grand Paris Express : Investissement pour le XXI<sup>e</sup> siècle », vous reconnaissez que l'accès aux plateformes aéroportuaires doit être amélioré et que le Grand Paris Express y contribuera dès 2024. Le Charles-de-Gaulle Express est-il un concurrent pour vous ?

En matière de financement, les travaux du premier tronçon de la ligne 15 Sud entre Pont-de-Sèvres et Noisy-Champs sont estimés à environ 6 milliards d'euros. Pouvez-vous nous confirmer l'engagement de la Caisse des dépôts à hauteur de 4 milliards d'euros et la participation de la Banque européenne d'investissement à hauteur d'un milliard d'euros ? Est-il toujours d'actualité de doter la SGP d'un capital de 4 milliards d'euros pour qu'elle puisse emprunter à terme sur les marchés internationaux ? Qu'en est-il enfin de l'emprunt Juncker ? Avez-vous déposé un dossier ?

La Société du Grand Paris a pris l'initiative de créer un observatoire du prix du foncier et de l'immobilier. À ce jour, avez-vous des éléments d'information nous permettant de constater une évolution de ces prix liée aux opérations d'aménagement ?

Des chercheurs de l'institut Efficacity travaillent actuellement sur la récupération de l'énergie géothermique. Pouvez-vous nous apporter des précisions sur l'état d'avancement de leurs travaux ?

Enfin, Paris a fait acte de candidature pour l'organisation des Jeux olympiques de 2024 et va probablement se porter également candidate pour accueillir l'Exposition universelle de 2025. La SGP est-elle sûre d'être au rendez-vous ?

**M. Jacques Krabal.** Mes propos auront probablement une tonalité différente de ceux de MM. Alexis Bachelay et Yves Albarello, dans la mesure où je suis l'élu d'une circonscription de l'Aisne, située aux franges du futur Grand Paris.

L'article 1<sup>er</sup> de la loi du 3 juin 2010 prévoit que le réseau de transport sera « étroitement interconnecté avec le réseau préexistant » et qu'il devra « permettre des liaisons plus rapides et plus fiables avec chacune des régions de la France continentale et d'éviter les engorgements que constituent les transits par la région Île-de-France ». Concrètement comment se feront les interconnexions entre les nouveaux réseaux et les anciens, en particulier à l'est et au nord ? Existe-t-il déjà une carte précise de ces interconnexions ? Que pouvez-vous nous dire de la mise en œuvre, entre la gare de l'Est et Roissy, du Charles-de-Gaulle Express, très important pour le développement de la Picardie ? Y a-t-il eu concertation avec ces territoires périphériques que sont le département de l'Aisne et la région Picardie ? Où, quand et comment s'opéreront les interconnexions entre les lignes du Transilien et le Grand Paris Express ? Une interconnexion est-elle prévue à Chelles avec la ligne 16 ?

Dans ma circonscription, quelque 5 000 habitants prennent le train quotidiennement en direction de la gare de l'Est ou de la gare du Nord, et nous estimons que le projet du Grand Paris Express ne doit pas seulement être le projet de la capitale mais de la France tout entière, ce qui ne ressort pas immédiatement de vos propos. Or les problèmes et le coût du transport sont un des facteurs du malaise et de la désespérance qui envahit aujourd'hui nos communes rurales : savez-vous qu'un abonné, qui bénéficie pourtant du Picardie Pass, financé pour 70 euros par la région, paie 180 euros pour venir de Château-Thierry à Paris, alors que, s'il habitait l'Île-de-France, il ne paierait que 70 euros pour avoir le droit de circuler partout ? Je souhaiterais donc que l'on puisse faire un point avec mes collègues axonais pour étudier l'implication des territoires périphériques dans le projet du Grand Paris Express, dont nous avons le sentiment d'être écartés.

**M. Jean-Marie Sermier.** Merci de nous avoir éclairés sur l'état d'avancement de cet énorme chantier, qui a été porté par les majorités successives.

Vous avez beaucoup parlé d'intermodalité et évoqué tous les moyens de transport, à l'exception toutefois de l'automobile. Or il est important de permettre aux Français d'arriver jusqu'à Paris, ce qu'ils font encore aujourd'hui majoritairement en voiture, avec tous les embouteillages que cela génère. Des solutions doivent donc être trouvées aux abords de Paris



pour le stationnement des automobiles. Qu'en est-il des parking-relais ? Des autoroutes desservant ces parkings ont-elles été prévues ?

**M. Jean-Louis Bricout.** Comme M. Jacques Krabal, je tiens à insister sur l'importance des interconnexions avec l'Aisne et la Picardie. Par ailleurs, vous n'avez pas évoqué l'accessibilité du réseau aux personnes à mobilité réduite. Quels sont vos engagements en la matière ? Comptez-vous développer des outils numériques qui leur soient destinés et facilitent leurs trajets ?

**M. Guillaume Chevrollier.** L'ambitieux projet du Grand Paris a été lancé par la précédente majorité. Chacun ne peut que se féliciter des innovations et des promesses technologiques dont il est porteur. Mais je me dois aussi, élu d'un territoire rural, d'exprimer le sentiment mitigé, partagé par bon nombre de nos concitoyens, devant les sommes pharaoniques – 30 milliards d'euros – qui financeront le Grand Paris Express, et qui correspondent peu ou prou à la baisse des dotations aux territoires ruraux, dont les difficultés financières sont vouées à s'accroître.

**M. Gilles Savary.** Jusqu'à présent, la SNCF, par le biais de SNCF Réseau, gestionnaire des infrastructures, la RATP et le STIF – en tant que donneur d'ordres – se partageaient la gouvernance du réseau. Avec la construction du Grand Paris Express, la SGP s'impose comme un nouvel acteur. Comment et par qui va être exploité le nouveau réseau ? Qui fixera les redevances ? Qui en sera propriétaire ? Allez-vous le rétrocéder au STIF ? Comment s'articulent aujourd'hui les programmes de rénovation des lignes du Transilien, dont l'obsolescence nécessite de la part de SNCF Réseau un engagement financier considérable avec le plan de mobilisation de la région ?

Comment articulez-vous le projet du Grand Paris Express avec le Charles-de-Gaulle Express ?

Suivez-vous de plus ou moins près la rénovation du réseau de trains de l'Île-de-France, sachant que la majorité des interconnexions s'opère entre le RER et le métro ?

**M. Yannick Favennec.** Je partage les propos de M. Guillaume Chevrollier sur la pauvreté des territoires ruraux, qui contraste avec le gigantisme financier de votre projet.

Concernant la couverture totale du réseau en téléphonie mobile et internet, vous ne nous avez pas donné de calendrier précis. Se fera-t-elle au fur et à mesure de l'avancée des travaux ou faudra-t-il attendre l'achèvement du réseau ?

**M. Laurent Furst.** À titre personnel, je suis extrêmement favorable à ce projet, qui est de ceux qui survivent aux alternances. Il me semble néanmoins que tous les enjeux n'ont pas été correctement mesurés. En effet, il a été dit que la construction du Grand Paris Express permettra d'ouvrir à l'urbanisation des surfaces telles que l'on pourrait y accueillir 1,5 million d'habitants supplémentaires, soit plus que la population du Grand Lyon, évaluée à 1,3 million d'habitants. A-t-on clairement réfléchi à ce que cela induit en termes de développement à l'échelle nationale ? Certes, Paris est la seule ville française d'envergure mondiale, mais ce projet ne doit-il pas être envisagé dans le cadre d'une stratégie globale d'aménagement du territoire ?

Nos concitoyens émettent de nombreuses critiques sur la sécurité des trains de banlieue et des RER. Comment envisagez-vous ces questions de sécurité sur le réseau ?

En ce qui concerne le financement, si les taux d'intérêt sont aujourd'hui particulièrement faibles, nous sommes ici face à un projet de long terme. Quelle est la sensibilité de vos montages financiers aux fluctuations des taux d'intérêt, sachant qu'une hausse de trois points des taux d'intérêt réels interdirait à l'État d'équilibrer son budget ?

**Mme Sophie Rohfritsch.** Je m'interroge à mon tour sur la gouvernance du Grand Paris Express et sur l'imbrication des multiples dimensions qui feront de la métropole du Grand Paris la ville-monde que vous souhaitez voir naître d'ici 2025. En marge des transports, il ne faut négliger ni les aspects économiques, ni les aspects sociaux, ni encore les questions touchant au logement. Comment allez-vous organiser le dialogue entre le Grand Paris et les grands pôles métropolitains voués à se constituer dans notre pays ? Paris servira-t-elle de tête de pont à des métropoles destinées à se spécialiser dans des secteurs ou des activités spécifiques ? Il importe en effet que ce projet puisse être moteur de notre croissance et de notre développement économique.

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** Ce projet a en effet des répercussions sur l'aménagement du territoire à l'échelle nationale. L'avons-nous parfaitement pris en compte ?

D'après les chiffres qui nous ont été communiqués, l'objectif affiché est de construire 70 000 logements par an. Ces projets pourront être portés par la SGP, propriétaire d'une partie du foncier, mais également par les collectivités territoriales. Comment cet objectif s'articule-t-il avec ce que prévoient en matière de construction de logements les vingt-deux contrats de développement territorial déjà conclus ? Vous paraît-il par ailleurs réaliste et à quelles conditions ?

**M. Philippe Yvin.** S'agissant des délais, nous estimons, après avoir réalisé les études d'avant-projet de la ligne 15 Sud, qu'il faut neuf ans entre la réalisation des études et la livraison des lignes. Il s'agit d'un délai raisonnable pour des projets d'autant plus complexes qu'ils s'inscrivent dans des agglomérations denses et déjà urbanisées. Le calendrier nous paraît donc tenable.

Cela ne nous empêche pas, dans l'intervalle, de chercher à optimiser d'une part les coûts, et d'autre part les délais, en particulier pour les lignes 15 Sud et 16. Nous étudions notamment la cinématique des tunneliers, afin de voir si l'ajout de tunneliers à certains endroits permettrait de gagner du temps. Nous tâchons également de nous inspirer de l'histoire des lignes à grande vitesse, marquée par des gains de temps considérables entre les délais de construction des premiers TGV et les LGV d'aujourd'hui. Cela s'explique entre autres par l'amélioration des techniques, et nous pensons pouvoir bénéficier de gains équivalents pour la construction de nos lignes de métro, notamment en réduisant le temps de latence entre les travaux de génie civil, c'est-à-dire le creusement des tunnels et les travaux ultérieurs, c'est-à-dire la pose des rails et des systèmes automatiques. Ces deux opérations se déroulent aujourd'hui de manière consécutive ; nous pensons qu'elles pourraient être mieux phasées, ce qui permettrait des gains de temps considérables. Nous travaillons en ce sens avec nos maîtres d'œuvre et nos maîtres d'ouvrage, les entreprises françaises qui vont intervenir dans les prochains mois, sachant – et il est important de le rappeler dans la conjoncture actuelle – que, fin 2016, nous aurons attribué pour 3 milliards d'euros de marchés de génie civil. Il est primordial en effet, comme vous l'avez rappelé, d'être au rendez-vous des Jeux olympiques et de l'Exposition universelle en 2024 et 2025.

En ce qui concerne les financements, ils sont exclusivement franciliens : pas un euro du budget de la nation ne sera injecté dans ce chantier. Inversement, toutes les études économiques montrent que l'Île-de-France contribue pour 30 % au PIB national mais n'en consomme que 22 %. Les mécanismes de redistribution privés et publics font qu'une partie de la richesse produite en Île-de-France est redistribuée en province, ce qui signifie que toute augmentation de la richesse en Île-de-France demain bénéficiera mécaniquement au pays tout entier.

Ainsi qu'en a décidé le Parlement, les 500 millions d'euros par an de recettes fiscales affectées au projet proviennent exclusivement de ressources franciliennes, à savoir le produit

de la taxe annuelle sur les locaux à usage de bureaux payée par les propriétaires de bureaux en Île-de-France, celui de la taxe spéciale d'équipement payée par les contribuables franciliens et enfin celui de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux (IFER) à laquelle sont assujettis certains matériels roulants de la RATP.

À ces 500 millions d'euros viendront s'ajouter environ 200 millions de redevance d'exploitation du réseau, ce qui devrait correspondre à 8 % du coût du réseau, ainsi que des recettes commerciales propres, que la Société du Grand Paris tirera de la location de commerces ou encore des recettes publicitaires dont le montant devrait être de 60 millions d'euros environ. C'est précisément le fait que ces ressources échappent aux aléas budgétaires qui garantit la solidité de notre modèle financier, la pérennité de ces recettes permettant d'emprunter à très long terme.

S'agissant des taux d'intérêt, notre modèle a été bâti sur des taux de l'ordre de 5 %. Actuellement, nous allons négocier nos premiers emprunts sur quarante ans – uniquement auprès d'organismes publics puisqu'on prête rarement au-delà de vingt ans sur les marchés obligataires –, à environ 1,5 % pour la Caisse des dépôts – soit le taux du livret A augmenté de la marge que prend la Caisse – et à un taux fixe pour la BEI, fixé aujourd'hui à 1,85 %. Nous avons évidemment procédé à des projections de consolidation de ces taux sur quarante ans, ce qui les porte aux alentours de 3,5 %. Nous avons donc une marge confortable. J'ajoute que s'il nous fallait aujourd'hui faire appel aux marchés de capitaux, tous les contacts que nous avons pu avoir nous garantissent que nous aurions très largement de quoi couvrir nos besoins, car le projet, extrêmement solide, intéresse de nombreux investisseurs internationaux.

En matière d'urbanisation, il faut distinguer le foncier propre à la Société du Grand Paris, sur lequel nous allons, toujours en accord avec les maires, engager des opérations immobilières incluant logements, commerces, locaux d'activités et équipements publics, du foncier inscrit dans les huit cents mètres alentour – périmètre de référence considéré comme la distance raisonnable pour rejoindre une gare à pied. La mutation de ce foncier sera, elle, très variable selon les gares et l'endroit où elles sont implantées. Quoi qu'il en soit, les sociétés d'économie mixte et les établissements publics d'aménagement auront tout leur rôle à jouer dans ces opérations, notamment le nouvel établissement Grand Paris Aménagement.

Monsieur Yves Albarello, nous avons en effet conclu un accord avec le groupement de recherche Efficacity. C'est dans le cadre de cet accord qu'ont été identifiées les cinq gares de la ligne 15 Sud où nous savons d'ores et déjà que nous pourrions mettre en place des installations permettant de produire de la géothermie. Un bilan de ces recherches sera présenté à l'occasion d'une journée consacrée au développement durable du projet, en novembre prochain.

Les interconnexions, en particulier avec les réseaux desservant les départements limitrophes de l'Île-de-France, sont pour nous un sujet majeur. Nous l'abordons ligne par ligne : sur la ligne 15 Sud, nous avons ainsi passé des accords avec la RATP et RFF concernant l'ensemble des gares, et les travaux seront financés soient par la SGP, soit dans le cadre du contrat de plan État-région. Notre idée est de proposer à tous les usagers du Transilien – notamment les lignes K, H et D qui desservent la Picardie – les points de connexion au nouveau réseau les plus pertinents possible.

En ce qui concerne la circulation automobile, nous mettons tout en œuvre pour éviter qu'elle augmente à proximité du cœur de l'agglomération en la redirigeant vers les extrémités du réseau, que ce soit au Mesnil-Amelot, à Noisy-le-Grand ou à Saint-Quentin-en-Yvelines. Nous prévoyons pour cela, en accord avec les collectivités locales et le STIF, la création de places de parking.

Pour la première fois dans le contrat de plan État-région Île-de-France qui vient d'être signé, plus de 60 millions d'euros ont été dégagés pour réaliser des travaux sur les autoroutes et les voies rapides afin de permettre la circulation de bus express. La société Vinci a déjà expérimenté ce système sur l'autoroute de l'Ouest, en mettant en place un parc-relais, qui permet aux voyageurs de laisser leur voiture pour prendre un bus vers Massy-Palaiseau. La société Keolis pourrait mettre en place des dispositifs identiques, notamment en liaison avec la ligne 17.

Le nouveau réseau sera naturellement entièrement accessible aux personnes handicapées, contrairement au réseau historique qui ne peut être modifié partout, compte tenu de sa configuration. Nous travaillons en étroite collaboration avec les associations, nous efforçant de trouver des solutions innovantes, en particulier dans le domaine du numérique.

S'agissant de la gouvernance du réseau, la loi a prévu qu'une fois construit il sera confié pour son entretien à la RATP, garante de la sécurité du réseau francilien dans son ensemble. Quant à son exploitation, elle sera assurée, à l'exception de la ligne 14, dont le tronçon initial est déjà exploité par la RATP, par des sociétés qui, pour la première fois, dans l'histoire du métro, seront désignées par le STIF à l'issue d'un appel à la concurrence.

Pour ce qui concerne l'articulation entre ce nouveau métro et la modernisation du réseau existant, la SGP participera à hauteur de 2,45 milliards d'euros à la modernisation du réseau existant, et ce aux termes de l'accord conclu d'abord en 2011 sous l'égide de M. Maurice Leroy, puis en 2013 sous celle de M. Jean-Marc Ayrault. Le plan de mobilisation de la région sera ainsi doté d'un montant de crédits record, puisque plus de 7 milliards d'euros seront consacrés à la modernisation du réseau existant, ce qui représente un effort considérable mais nécessaire pour les RER.

Le très haut débit sera installé au fur et à mesure de la livraison des lignes. Les 200 kilomètres du réseau seront équipés de fibre à très haut débit. Les options techniques restent encore à définir, compte tenu de la complexité de ces installations, qui n'existent encore dans aucun autre métro au monde, à l'exception d'une partie du métro de Séoul.

Nous travaillons depuis l'origine sur les questions de sécurité avec le préfet coordonnateur, qu'il s'agisse de la sécurité civile et en particulier du risque inondation ou de la sécurité publique. Nous nous acheminons vers un modèle très voisin de celui mis en place à la RATP. Les exploitants futurs auront l'obligation de se conformer au cahier des charges élaboré avec la préfecture. Par ailleurs l'ensemble du réseau, les gares comme les trains, sera équipé d'un système de vidéosurveillance.

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** Il me reste à vous remercier, monsieur le président, en vous souhaitant plein succès dans la poursuite de vos fonctions.

### **Membres présents ou excusés**

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mardi 15 septembre 2015 à 17 h 30

*Présents.* – M. Yves Albarello, M. Alexis Bachelay, M. Guy Bailliart, M. Florent Boudié, M. Christophe Bouillon, M. Jean-Louis Bricout, M. Yann Capet, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Guillaume Chevrollier, Mme Sophie Errante, M. Olivier Falorni, M. Yannick Favennec, M. Laurent Furst, M. Jacques Kossowski, M. Jacques Krabal, Mme Viviane Le Dissez, M. Gérard Menuel, M. Philippe Plisson, Mme Catherine Quéré, Mme Sophie Rohfritsch, M. Gilles Savary, M. Jean-Marie Sermier, M. Jean-Pierre Vigier

*Excusés.* – Mme Chantal Berthelot, Mme Florence Delaunay, M. Stéphane Demilly, Mme Geneviève Gaillard, M. Christian Jacob, M. Bertrand Pancher, M. Napole Polutélé, M. Martial Saddier, M. Gilbert Sauvan, M. Gabriel Serville

*Assistait également à la réunion.* – Mme Marie Le Vern