

Qui veut encore bâtir le Grand Paris ?

En pleine campagne des municipales, les communes de la petite couronne ne s'intéressent que peu au débat sur la métropole, sauf pour dénoncer une densification urbaine perçue comme une agression

RÉCIT

Tout autour de Paris, un mot résonne comme une ritournelle avant les élections municipales. Un mot aux saveurs de campagne, un mot aux airs d'autrefois, un mot en guise de cri de résistance et de profession de foi : le village. « Romainville doit préserver son esprit village », clame Philippe Guglielmi, candidat à la magistrature dans cette ville de Seine-Saint-Denis dont il fut longtemps membre de la majorité municipale. Soutenu par le Parti socialiste et La République en marche, il veut désormais « marquer une pause dans les constructions » et « revoir tous les projets ».

Quelques kilomètres plus au sud, à Champigny-sur-Marne (Val-de-Marne), le conseiller régional (ex-LR) Laurent Jeanne, porté par une large union de la droite et du centre, va tenter d'enlever la ville à un Parti communiste divisé en se battant pour sauver les quartiers de pavillons. Et stopper le programme de densification du centre à coups d'immeubles de sept étages au profit d'un « urbanisme apaisé » et « à visage humain » : « des petites résidences bien intégrées » autour

d'un marché à l'ancienne, alors que les projets du maire sortant ajouteraient 10 000 résidents à cette ville de 80 000 habitants.

Encore plus au sud du département, à la limite des Hauts-de-Seine, la maire (PCF) de Gentilly, Patricia Tordjman, se représente après un mandat bousculé par les questions d'urbanisme et avec l'espoir que sa commune « reste un petit village aux portes de Paris », alors qu'elle court le risque « d'être happée sans y prendre garde » dans le rouleau compresseur de l'agglomération.

Romainville, Champigny-sur-Marne, Gentilly : trois villes aux avant-postes de la construction du Grand Paris, trois communes qui seront parmi les toutes premières à bénéficier des nouveaux métros et des prolongements de lignes autour desquels se musclent la métropole, à grand renfort de grues, d'échafaudages et de bétonneuses. Trois municipalités où, comme ailleurs en petite couronne, le Grand Paris est largement absent de la campagne des élections municipales des 15 et 22 mars, sauf pour dénoncer une densification vécue comme une agression et les travers de la métropolisation.

UN CHANTIER « À MI-PARCOURS »

C'est tout le paradoxe de ces municipales. La seule ville où l'on parle du Grand Paris... c'est Paris, qui n'est de fait touché que de loin par cette révolution. Loin d'embrasser les enjeux de la métropole, les communes de la périphérie parisienne semblent, elles, tourner le dos au grand projet consistant à effacer le boulevard périphérique pour construire ce « Paris en grand » cher à l'architecte Roland Castro. « La métropolisation ne s'est pas réalisée : la campagne des municipales dans le Grand Paris, c'est la litanie des litanies de défense paroissiale contre la vision de l'intercommunalité », se désole un responsable de la métropole.

Ce repli est d'autant plus sensible que l'élection intervient à un moment-clé pour la construction du Grand Paris. Politiquement d'abord : la présidente de la région Ile-de-France, Valérie Pécresse (ex-LR), et ses homologues des conseils départementaux de tout bord appellent à dissoudre la Métropole du Grand Paris, cette intercommunalité hors normes de 131 communes et 7,5 millions d'habitants, alors que le chef de l'Etat, Emmanuel Macron, semble décidé à relancer d'ici à l'été sa promesse de « simplifier drastiquement » la gouvernance de l'agglomération.

En matière d'infrastructures, ensuite. En 2020, le chantier du supermétro de l'agglomération est « à mi-parcours », souligne Thierry Dallard, le président de la Société du Grand Paris (SGP), chargée de réaliser ce réseau de 200 kilomètres de lignes et de 68 gares. Cette dernière a été créée en 2010 ; en 2030, la majeure partie des lignes aura normalement été mise en service. Conséquence : quelque 150 chantiers compliquent aujourd'hui la circulation et troublent la vie des riverains. Sans compter les expropriations douloureuses et les commerces en perte de chiffre d'affaires... Un vrai handicap, pour des maires sortants qui se démènent en général



pour que l'essentiel des aménagements lourds sur leur commune soient terminés quelques semaines avant les élections.

Mais, au-delà des chantiers du métro, le vrai ennemi porte un nom : la densification. Paris étouffe avec 21 000 habitants au kilomètre carré, 25 000 même sans compter les bois de Boulogne et de Vincennes. Dès le périphérique franchi, cette densité tombe à 7 000 habitants au kilomètre carré, en moyenne, dans la petite couronne. C'est tout l'enjeu du Grand Paris : utiliser l'armature des nouveaux métros pour densifier la proche banlieue et multiplier les centralités, de manière à soulager Paris et à enrayer l'étalement urbain en grande couronne. En corrigeant, au passage, les inégalités entre l'ouest de la métropole, où se concentrent villes aisées et emplois, et un large croissant est, plus résidentiel et traversé par les difficultés sociales.

Alors que la rareté de l'immobilier et l'arrivée prochaine du métro font flamber les prix dans de nombreuses communes à des niveaux proches de l'inflation parisienne, la construction de milliers de logements est vue comme la clé pour ne pas reléguer toujours plus loin en périphérie les jeunes, les catégories populaires, les ménages fragiles. « Le métro à lui seul désenclaverait mais n'améliorerait pas. Si le Grand Paris Express crée de l'éviction parce qu'il enchérit les territoires, on aura tout raté. Si l'on ne réalise pas cette densification de la périphérie, on perpétue les inégalités qui minent la métropole », avertit le directeur général de l'établissement public Grand Paris Aménagement, Thierry Lajoie.

Cette métamorphose ne va pas sans mal, alors que les maisons individuelles forment encore 11 % du parc résidentiel de la métropole. Les vieux quartiers faubouriers et les rues pavillonnaires cèdent le pas à de hauts immeubles, des friches de verdure disparaissent sous le béton... « Les habitants ont le sentiment que leur environnement est agressé par la surdensification, qui crée des problèmes de partage de l'espace public, de manque d'équipements et d'écoles », pointe Vincent Pruvost, qui se présente à Romainville à la tête d'une liste réunissant le PCF, La France insoumise (LFI), le Nouveau Parti anticapitaliste (NPA) et des écologistes, pour « refuser la métropolisation » et « protéger le tissu pavillonnaire ».

Dans cette ville de près de 30 000 habitants, qui s'apprête à en accueillir 6 000 de plus sous la prochaine mandature, la maire sortante, Corinne Valls (DVG), quitte la vie politique après trois mandats marqués par un rythme de construction trois fois supé-

rieur à celui des villes voisines et des opérations d'une grande densité. Un bilan de maire bâtisseur que plus personne ne revendique. « Nous ne toucherons plus aux zones pavillonnaires, nous limiterons la hauteur des immeubles à trois étages, avec des meulières et des briques, et je veux créer une forêt urbaine », liste ainsi son ancien premier adjoint, le candidat Philippe Guglielmi.

A Gentilly, petite ville de 20 000 habitants mêlant rues pavillonnaires et 53 % de logements sociaux, les prix de l'immobilier se sont envolés de plus de 22 % en cinq ans. « Il y a un risque d'éviction des habitants par les nouveaux arrivants : nous sommes très attractifs pour les Parisiens », s'inquiète la maire, qui revendique de « résister à la vision métropolitaine » après avoir dû abandonner son projet d'urbaniser un « îlot vert » de 5 000 mètres carrés face à la levée de boucliers des associations.

QUAND ÉLUS ET URBANISTES ASSURENT À L'ENVI « CONSTRUIRE LA VILLE DE DEMAIN », LE SENTIMENT QUI DOMINE CHEZ LES ÉLECTEURS EST CELUI D'UNE FORMIDABLE COURSE À L'ÉCHALOTE IMMOBILIÈRE

« LES PROMOTEURS SE DÉCHAÎNENT »

Même le président de la Métropole du Grand Paris, Patrick Ollier (LR), candidat à sa réélection à Rueil-Malmaison (Hauts-de-Seine), dénonce dans ses tracts les effets d'une densification rendue « obligatoire » par « l'Etat ». « Je construis dans ma commune un écoquartier de 2 000 logements, mais la métropolisation ne doit pas remettre en cause l'équilibre entre une densité acceptable et les espaces verts, défend M. Ollier. Or, la loi ALUR, en 2014, a laissé le champ libre aux promoteurs, qui créent une densification anarchique, insupportable parce qu'elle n'est pas consentie. »

Les promoteurs : à l'approche du scrutin, voilà le coupable idéal. « Ils se conduisent comme des voyous, ils envoient des chasseurs de primes dans les quartiers pavillonnaires et proposent aux gens de leur acheter leur maison bien plus cher que sa valeur, puis divisent et densifient les parcelles, les maires ne peuvent pas s'y opposer », assure le président de la métropole. « Les promoteurs se déchaînent dans la ville, les propriétaires de pavillons sont contactés dix fois par jour », renchérit M^{me} Tordjman à Gentilly.

Mais si la ville dense est rejetée, c'est aussi que les opérations urbaines programmées et encadrées par les communes peinent à entraîner l'adhésion. Quand élus et urbanistes assurent à l'envi « construire la ville de demain », le sentiment qui domine chez les électeurs est celui d'une formidable course à l'échalote immobilière. Une impression non dénuée de fondement.

« Les quartiers de gares du nouveau métro représentent une fois et demie la surface de Paris intra-muros », aime à rappeler Thierry

LES CHIFFRES

7,2 MILLIONS

C'est le nombre d'habitants de la Métropole du Grand Paris, répartis sur 131 communes de petite couronne couvrant un total de 814 km². Soit une densité moyenne de 8 500 habitants au kilomètre carré, qui varie de 21 000 à Paris à moins de 2 000 pour certaines communes de périphérie.

209

C'est le nombre d'élus municipaux qui siègent au conseil de la Métropole du Grand Paris. La plupart des communes y comptent un seul représentant, généralement le maire, les plus peuplées en ont deux ou trois. Paris y détient 60 sièges.

5

C'est le nombre de compétences exercées par la Métropole du Grand Paris : aménagement de l'espace métropolitain ; développement et aménagement économique, social et culturel ; politique locale de l'habitat ; protection et mise en valeur de l'environnement et politique du cadre de vie ; gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations.



Dallard. Après avoir analysé, en 2019, quelque 186 projets urbains engagés dans les 35 premiers quartiers du Grand Paris Express – ceux entourant les gares à livrer d'ici à 2025 – l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR) note que ces aménagements s'apparentent, plus qu'à des quartiers de villes, à une addition d'opérations immobilières entraînant une densification encore plus forte que prévu. « Les projets urbains prévoyant la création de nouveaux espaces verts sont rares », observe l'étude. Les espaces publics « n'apparaissent pas souvent traités à la hauteur des enjeux énoncés » et les aménagements cyclables sont loin de faire la part belle au vélo.

En clair, on impose aux habitants la densité sans leur offrir la ville. « La densité peut être mortifère si l'on se contente de remplacer partout les pavillons engazonnés par des immeubles de trois étages avec combles, pointe M. Lajoie, de Grand Paris Aménagement. Comment est-ce que ça pourrait donner envie ? La petite couronne a besoin de variété, ces communes peuvent ressembler au 12^e ou au 20^e arrondissement, avec des typologies, des densités, des communs, des manières d'habiter différentes, quartier par quartier, en acceptant une intensification urbaine autour des gares. »

Alors que l'Etat fixe à 39 000 logements par an le rythme de construction souhaitable dans les 131 communes de la Métropole du Grand Paris, le prochain plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement « liste commune par commune l'augmentation raisonnable que les maires acceptent dans les quinze ans à venir », souligne Patrick Ollier. Une manière d'afficher l'aménagement à l'échelle métropolitaine, tout en se gardant bien d'imposer aux maires une vision urbaine ou une transformation significative, selon le mode opératoire consensuel de la métropole.

Le compromis est risqué, alors que la construction du Grand Paris montre déjà des signes d'aggravation des déséquilibres entre l'est et l'ouest, qu'elle est pourtant censée corriger. Autour des futures gares du supermétro, les nouveaux quartiers situés à l'ouest se développent beaucoup plus vite que ceux du nord et de l'est, dont certains semblent même en panne. « La qualité urbaine des aménagements qui seront réalisés sera un puissant moyen de renforcer leur visibilité et de les aider à participer pleinement au rayonnement métropolitain », insiste l'APUR. A condition que, au sein des municipalités comme du conseil métropolitain, l'idée d'un Paris élargi finisse par faire son chemin. ■

GRÉGOIRE ALLIX

Le tunnelier « Allison » arrive sur le chantier de la future gare Institut-Gustave-Roussy, à Villejuif (Val-de-Marne), le 8 janvier. L'engin travaille dans un puits de béton de 53 mètres de profondeur.

ALEXANDRE SORIA/SGP

En sursis, la Métropole espère voir ses compétences élargies

La région et les départements plaident pour la suppression du conseil métropolitain, au moment où le gouvernement relance la simplification des institutions

La Métropole du Grand Paris (MGP) passera-t-elle l'été ? Pour Patrick Ollier, le président (LR) de la collectivité qui réunit Paris et 130 communes de la « zone dense », les élections municipales des 15 et 22 mars devraient ouvrir un « acte II » de la MGP, créée le 1^{er} janvier 2016. « En quatre ans, nous avons rendu la métropole lisible et crédible », estime l' élu, candidat à sa reconduction au fauteuil de maire de Rueil-Malmaison (Hauts-de-Seine). Pour M. Ollier, il est temps « de clarifier et de sécuriser l'avenir de la MGP ». En la dotant au passage de « compétences renforcées », en matière de transports, de politique de la ville et de culture. Et d'un territoire « élargi peu ou prou » en y faisant entrer l'aéroport de Roissy, la ville nouvelle de Cergy-Pontoise et le plateau de Saclay.

Mais le scrutin qui verra le renouvellement ou la réélection des édiles composant cette « métropole des maires », comme aime à l'appeler M. Ollier, pourrait tout aussi bien marquer le début de la fin pour cet objet politique mal identifié. A peine élu président de la République, Emmanuel Macron avait souhaité « simplifier drastiquement » le mille-feuille administratif du Grand Paris. Après plus de deux ans et demi de faux départs et d'atermolements, il a demandé au ministre des collectivités territoriales, Sébastien Lecornu, de piloter une concertation sur le sujet entre le lendemain des municipales et l'été.

Une réforme du Grand Paris pourrait ainsi intégrer la future loi 3D (« décentralisation, différenciation et déconcentration ») attendue au second semestre 2020.

« JE N'IMAGINE PAS QUE LE GOUVERNEMENT POURRAIT PRENDRE UNE DÉCISION DANS L'UNIQUE BUT D'AFFAIBLIR LA PRÉSIDENTE DE LA RÉGION »

VALÉRIE PÉCRESSÉ
présidente (ex-LR) de la région

Faut-il sanctuariser le système actuel (une assemblée des maires de la zone dense) ? Dissoudre les conseils départementaux de la petite couronne dans la MGP (hypothèse qui fait hurler leurs élus) ? Fondre au contraire la métropole dans le conseil régional pour faire de l'Île-de-France la véritable échelle métropolitaine (comme le souhaitent la présidente — ex-LR — de la région, Valérie Pécresse, et les présidents des départements franciliens) ? Renforcer les compétences des établissements publics territoriaux, ces intercommunalités intermédiaires absolument inconnues du grand public, qui rêvent d'autonomie fiscale ? Le casse-tête est total.

« La métropole présente un dysfonctionnement institutionnel, car elle n'a pas la légitimité démocratique du suffrage universel, pas de vision ni de projet et parce qu'elle n'est pas à la bonne échelle », pilonne M^{me} Pécresse. Pour elle, « seule la région offre le bon périmètre et une garantie d'efficacité pour penser l'urbanisme après les "gilets jaunes", donner la priorité

au rééquilibrage territorial et à la réduction des inégalités, au lieu de recréer une fracture entre la petite et la grande couronne en privilégiant une métropole des riches ».

Un non-sens, pour le président de la MGP, soutenu par la maire (PS) de Paris, Anne Hidalgo, qui est aussi sa première vice-présidente : « Gérer au quotidien les problèmes liés à la densité de 7,2 millions d'habitants, ça n'a rien à voir avec la ruralité de Seine-et-Marne ou de l'Essonne, ni avec les compétences de la région ou d'un département. » Une métropole-région, au contraire, ferait courir le risque « d'une guerre des élus ruraux, bien plus nombreux, contre les élus urbains », au détriment de l'agglomération, quand la métropole peut se targuer de n'avoir jamais connu « la moindre chicaya politique : 98 % des délibérations sont votées à l'unanimité ».

« Il ne se passera rien »

Un sens du consensus qui fait aussi sa faiblesse : la MGP n'a jamais réussi à incarner politiquement la métropolisation ou à l'imposer aux communes bousculées par le Grand Paris. La plupart des habitants seraient d'ailleurs bien en peine de citer la moindre de ses décisions. La MGP fonctionne pour l'essentiel comme une courroie de distribution : sur un budget de 3,6 milliards d'euros en 2019, elle a reversé mécaniquement 3,4 milliards aux communes, ne conservant que 190 millions d'euros de dépenses de fonctionnement, d'intervention et d'investissement.

Pour le reste, la MGP s'est concentrée sur l'élaboration d'arides documents de planification stra-

tégique : schéma de cohérence territoriale, plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement, plan climat-air-énergie, schéma d'aménagement numérique... sans toujours parvenir à les faire adopter par le conseil métropolitain avant les municipales.

« Avec une équipe de seulement 60 personnes, nous avons fait un travail formidable, insiste M. Ollier. Nous avons aussi mis en place les fonds qui permettent de réaliser les investissements de la métropole dans différents domaines, comme la transition énergétique et le verdissement des villes. » Sans compter les deux éditions du concours d'urbanisme « Inventons la Métropole du Grand Paris », qui ont permis à la MGP d'attirer enfin un peu la lumière, autrement que par les mises en cause de son train de vie — appartements de fonction, voitures avec chauffeur et direction pléthorique — dans les colonnes du *Canard enchaîné*.

En attendant un éventuel arbitrage de M. Macron, chacun se perd en conjectures. « Je sais que le gouvernement planche sur des usines à gaz alambiquées pour des raisons purement politiques, mais je n'imagine pas qu'il pourrait prendre une décision dans l'unique but d'affaiblir la présidente de la région », prévient M^{me} Pécresse. Une raison simple pourrait toutefois conduire, une fois de plus, au statu quo. « Il ne se passera rien parce que Macron n'aura pas d'intérêt politique à ce que ça bouge, prédit un bon connaisseur de la métropole. Il n'y aura pas de maire LRM à Paris, pas de vague LRM en petite couronne, donc aucune raison de bouleverser les équilibres actuels. » ■

G. A.

Dans les galeries du supermétro, l'année des tunneliers et des premiers rails

Jusqu'à vingt et un de ces énormes trains-usines creuseront la terre en même temps

Bantan », « Inès » et « Dorine » : mercredi 5 février, pas moins de trois nouveaux tunneliers ont été baptisés à La Courneuve (Seine-Saint-Denis). Ces énormes trains-usines commenceront dans les semaines qui viennent à creuser les tunnels des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express. Quinze kilomètres plus au sud, à Villejuif (Val-de-Marne), c'est un exploit technique au ralenti qui se déroule dans la future gare Institut-Gustave-Roussy : deux tunneliers perçant les lignes 14 et 15 du supermétro se croisent à quelques semaines d'intervalle dans le colossal puits de béton de 53 mètres de profondeur, traversant le vide sur un pont suspendu provisoire.

Quelque 150 chantiers retournent le sol tout autour de Paris, donnant naissance aux 200 kilomètres du futur réseau, à ses 68 gares et innombrables ouvrages annexes. Symbole de cette entrée du métro dans une dimension très concrète, la soudure des premiers rails sur la ligne 15 Sud devrait intervenir en avril.

« Nous poursuivons la phase d'industrialisation du chantier commencée en 2019 », résume Thierry Dallard, le président du directoire de la Société du Grand Paris (SGP), chargée de concrétiser ce rêve à 35 milliards d'euros. Dix kilomètres de lignes sont déjà creusés. Quatorze tunneliers

étaient déployés en janvier — il devrait y en avoir vingt et un en action simultanément d'ici la fin de l'année, du jamais-vu en Europe.

Mais plus que dans le boyau foré par un tunnelier ou le trou béant d'une future gare souterraine, il faut se rendre dans un immeuble de bureaux flambant neuf de Saint-Denis pour prendre la mesure de cette accélération. Dix ans après sa création, la SGP a pris possession, fin janvier, de ces 30 000 mètres carrés au pied du RER B. De 200 personnes en 2018, l'équipe est passée à 500 collaborateurs et en recrutera encore 300 en 2020. Quelque 400 employés de sous-traitants, comme des assistants à la maîtrise d'ouvrage, sont également installés sur place.

L'effectif a ainsi bondi de sept contrôleurs de gestion à vingt-trois, de un « contract manager » à trente-cinq, alors que la faiblesse de la Société du Grand Paris avait été pointée comme une cause majeure de l'inflation du coût du métro, passé de 19 à 35 milliards d'euros entre 2010 et 2017. Si elle est sortie de la crise ouverte par ce dérapage, qui a conduit le gouvernement à reporter de quelques années la mise en service de plusieurs lignes pour alléger les contraintes financières et techniques, plusieurs hypothèses restent à lever.

A l'ouest, l'établissement public doit encore valider un nouvel

emplacement pour la future gare de La Défense (Hauts-de-Seine), une des plus importantes du réseau. En mars 2019, il était apparu au grand jour que le site retenu, quarante mètres sous le centre commercial des Quatre-Temps, était techniquement trop complexe. Il aurait conduit à mettre en service la gare en 2040, c'est-à-dire dix ans plus tard que prévu. Un autre périmètre est à l'étude à une centaine de mètres de là. Une nouvelle enquête publique devrait être lancée fin 2020.

Au sud, entre Saclay (Essonne) et Saint-Quentin-en-Yvelines (Yvelines), sur une des rares portions où le futur métro ne sera pas souterrain, la SGP doit aussi décider, cet été, si elle construit la ligne 18 en viaduc, comme prévu, où si elle pose les voies au sol — en réalisant quelques économies au passage.

Le risque financier levé

Au nord, se pose la question de la ligne 17, après l'abandon du projet de complexe commercial Europa-City sur les terres agricoles du Triangle de Gonesse (Val-d'Oise). Faut-il construire une gare pour desservir des kilomètres de champs de céréales ? L'aménageur public maîtrisant déjà une centaine d'hectares de terres autour de la future gare, les éléments sont en place pour que soit bâti autour de celle-ci un nouveau quartier à dominante économique... mais la

décision n'est pas prise. Reste la question de la desserte des sites des Jeux olympiques de Paris 2024 par les lignes 16 et 17. « On n'a aucune marge sur les aléas de chantier, mais il est encore possible d'être prêts à temps », assure Thierry Dallard. On saura à l'été 2021 si les tunneliers ont progressé sans encombre où si les délais sont devenus intenable en raison des incidents de parcours.

Pour M. Dallard, le principal aléa pesant sur le projet a toutefois été écarté : le risque financier. « Un problème sur un chantier, c'est un an de retard ; une difficulté de financement, à cette échelle, se répercute sur vingt ou trente ans », rappelle le président du directoire. A ce titre, l'obligation verte d'un montant et d'une durée record (2,5 milliards d'euros sur cinquante ans) émise le 11 février par la SGP a rassuré l'entreprise sur sa crédibilité, après trois premières émissions réussies depuis 2018.

Mais pour sécuriser son modèle, la société doit encore renforcer ses recettes. L'établissement public bénéficie de taxes affectées, qui lui ont rapporté 672 millions d'euros en 2019. Pour la suite, l'objectif est d'accroître encore ces ressources de 250 millions d'euros par an. Or, après les dispositions votées dans le dernier projet de loi de finances, il manque encore près de 100 millions d'euros. ■

G. A.