

TOUT CE QUE LE GRAND PARIS VA CHANGER POUR VOUS

NUMÉRO SPÉCIAL

Transports, environnement, logement, culture, sports...
Le développement programmé, dans la prochaine décennie, d'une métropole moderne associant la capitale à sa proche banlieue va bouleverser la vie des habitants. Voici comment.

PAGES 2 ET 3

HÉRITAGE HALLYDAY



La guerre des clans est déclarée

PAGE 20

Politique P.4

Valérie Pécresse et la tentation capitale

Transports P.6

L'incroyable train télécommandé de la SNCF

Interview P.8

Nicolas Sarkozy : « Mon combat contre les cancers de l'enfant »



Real - PSG P.18

Cette fois, ils jouent sur la même planète



PAR FRÉDÉRIC CHOULET ET JEAN-GABRIEL BONTINCK

LE GRAND PARIS,

Qu'est-ce que le Grand Paris ? Un territoire, une entité administrative, une idée ? Alors que le sort de la métropole et des départements franciliens reste suspendu aux arbitrages du président de la République, une certitude persiste : le développement de Paris et de sa banlieue va bouleverser la vie de leurs habitants.



TRANSPORTS

Imaginez traverser l'Île-de-France dans un métro automatique, avec des pointes à 120 km/h, sans passer par Paris. Aller de Boulogne à Champs-sur-Marne en trente-sept minutes contre une heure actuellement, d'Issy à Cachan en neuf minutes au lieu de quarante-six, de Villejuif à Champigny en dix-huit minutes au lieu de soixante-sept. Ce sera possible à partir de 2024, grâce au Grand Paris Express.

Ce « chantier du siècle » évalué à plus de 35 Mds€ a débuté : les travaux battent leur plein sur le premier tronçon, la ligne 15 sud Pont de Sévres - Noisy-Champs, où 10 tunnels de 1,5 km et les 33 km de lignes. Elle sera la première en service, d'ici à 2024, date à laquelle sont espérés aussi les prolongements de la ligne 14 au nord à Saint-Denis-Pleyel et au sud jusqu'à Orly, ainsi qu'un premier tronçon de la ligne 16 entre Pleyel et Le Bourget, où 2024 est obligent. A terme, 200 km de lignes nouvelles seront mis en service.

Ce projet de transports représente la colonne vertébrale du futur Grand Paris. Il est aussi le symbole. L'ambition, en réduisant les temps de déplacement en banlieue, est de désenclaver les transports radiaux (métro et RER) qui passent par Paris. Avec ce supermétro en rocade, ce sont aussi 68 nouvelles gares, et autant de quartiers nouveaux qui vont émerger en proche banlieue.

Plus de quarante ans après les RER et les villes nouvelles, ce sera à nouveau un moyen de transport qui redessinerait la région capitale, en contribuant à reconstruire la ville sur la ville, dans une zone dense à l'intérieur de l'AS6.

Par ailleurs, de nouveaux modes de déplacement émergent. « Le Grand Paris Express sera obsolète au moment de sa livraison », prédit même Jean-Louis Missika, adjoint à la maire de Paris en charge de l'urbanisme, un brin provocateur. L'êlu croit au développement des véhicules autonomes, des mobilités douces et partagées. L'essor des vélos, scooters et voitures en libre-service permet déjà de diminuer les usages. On réduit le nombre de véhicules en circulation. Des navettes autonomes sont testées à La Défense et à Vincennes. Les SeaBubbles, ces taxis volants sur l'eau, seront, eux, expérimentés cette année sur la Seine. Et la « micromobilité » (trottinettes électriques, nouveaux vélos) s'écrit de plus en plus les jeunes urbains pour leurs petits déplacements.



ÉCONOMIE-EMPLOI

Le Grand Paris de l'emploi passe aussi par le supermétro. Le chantier tourne d'abord. Plus de 2 000 personnes participent déjà aux travaux en cours sur la ligne 15 Sud (Pont de Sévres - Noisy-Champs). À partir de l'an prochain, près de 15 000 emplois seront mobilisés chaque année sur la construction des lignes et des gares. Du jamais-vu

Et les retombées du métro circulaire ne s'arrêteront pas là. « Dans le sillage des travaux du Grand Paris Express, c'est toute une dynamique économique qui s'enclenche », expliquait récemment Philippe Yvin, président de la Société du Grand Paris (SGP). Avec plus de 200 000 m² de commerces et d'activités d'ores et déjà prévus autour des 33 premières gares, la encore ce sont des dizaines de milliers d'emplois attendus.

En plus du BTP, de la transition énergétique et du commerce, le Grand Paris devrait générer des emplois dans le domaine des services à la personne. On estime qu'un Francilien sur cinq aura plus de 65 ans en 2040. Et que le nombre des plus de 85 ans va plus que doubler d'ici là. Une évolution qui entraînera de nouveaux besoins.

Le Grand Paris, c'est la fin du métro-bout-dodo. L'émergence de la smart city, les connexions tous azimuts, y compris dans les gares et les transports, ainsi que le développement du coworking. Dans quelques années on pourra travailler partout ou presque. « Des 2025, 21% des actifs franciliens seront en télétravail », assure Fouad Awad, directeur de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France. Le double par rapport à aujourd'hui. Les espaces de coworking, mais aussi fablabs (laboratoires de fabrication) ou Repair Cafés (cafés-ateliers de réparation)... Les « lieux partagés » ou « tiers lieux » sont aussi appelés à se multiplier dans le Grand Paris de demain.

Mais ne vous attendez pas à voir disparaître les immeubles de bureaux. La demande restera forte. Des immeubles ultra-connectés, les smart buildings, faisant la part belle aux espaces collaboratifs, pousseront sur les friches industrielles de la proche banlieue...



URBANISME

En 2030, l'Île-de-France devrait compter 12,8 millions d'habitants, soit 672 000 de plus qu'en 2017 (+5,5 %), avec un poids prépondérant de la partie centrale (7 millions d'habitants aujourd'hui dans le périmètre de la métropole). De nouveaux Grands Parisiens qu'il faudra donc loger.

Les facilités de déplacement accrues vont modifier fortement la localisation de l'habitat et de l'emploi. Les projets qui se font déjà pour autour des futures gares de cette métropole de ferroviaires donnent une idée de l'ampleur du phénomène. L'observatoire des 68 quartiers de gare souligne dans sa dernière note de synthèse publiée en janvier que 25 % de la surface totale disponible (3 300 ha) « font déjà l'objet de projets d'aménagements ». Des projets qui auront et ont déjà un impact sur le prix au mètre carré autour de ces gares. Dans certaines villes, comme Cachan dans le Val-de-Marne, les hausses pourraient s'élever à 12% à l'horizon 2023, et à 9%

Saint-Ouen en Seine-Saint-Denis, selon les estimations du réseau immobilier Guy Hocquet.

Les résultats des différents concours d'architecture initiés par la Ville de Paris, la SGP et la Métropole du Grand Paris illustrent par ailleurs la volonté de créer une nouvelle forme d'urbanisme faite de mixité et d'écologie. On ne compte plus les immeubles à énergie positive, les façades et les toitures végétalisées, les espaces ouverts sur la vie de quartier, permettant aux activités économiques et de loisirs de se côtoyer. Autant d'éléments qui modifieront le paysage des villes.



ENVIRONNEMENT

Et si on respirait mieux ? Déplacements, habitat, activités... Le désir de faire reculer la pollution semble présent dans tous les secteurs qui préparent l'avenir des Grands Parisiens. Car le bien-être des habitants et leur santé se présentent la condition clé d'une agglomération attractive où il fait bon vivre.

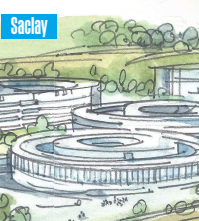
Les véhicules diesel mais aussi essence, l'une des principales sources de pollution, céderont peu à peu la place aux véhicules électriques. Les kilomètres de pistes cyclables sécurisées devraient aussi se multiplier. Une évolution qui vise à créer des mobilités apaisées dans une ville plus verte et entre les différents secteurs du Grand Paris. En attendant le jour où le rêve d'Anne Hidalgo se réalisera : un périphérique sans voitures.

Les champs d'éoliennes et de panneaux photovoltaïques devraient aussi fleurir. À l'image de celui de Meaux, en Seine-et-Marne, ferme solaire de 10 ha qui devrait voir le jour d'ici à 2020.

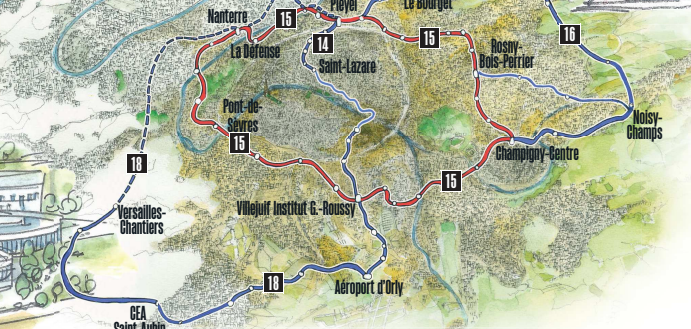
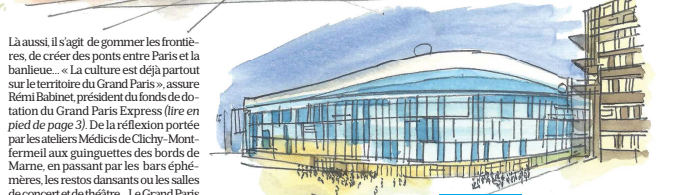
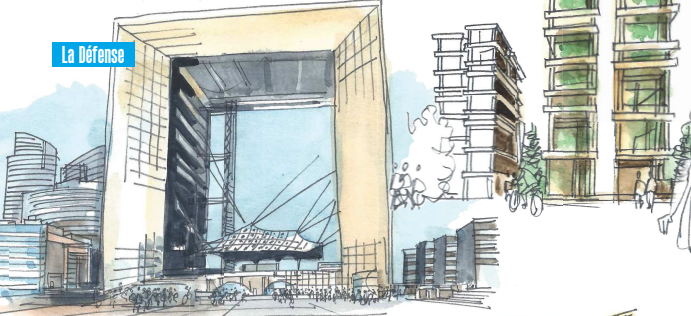


CULTURE-LOISIRS

La dimension culturelle du Grand Paris, même si elle paraît a priori la plus difficile à cerner, représente pourtant – après les transports – la forme la plus en marche du processus.



SACLAY



Les défis des JO 2024

C'EST DONC la Seine-Saint-Denis qui accueillera le cœur du dispositif olympique en 2024. Une préfiguration idéale du Grand Paris. « L'occasion de rapprocher, à travers les sujets d'aménagement et de transport, Paris et sa banlieue et de réparer les déséquilibres urbains », notent les porteurs du dossier, l'occasion aussi « de casser les barrières du périmétrique », selon l'expression de la maire de Paris. Le moteur des JO se trouvera dans le nord de Paris avec 9 sites, dont le village olympique et celui des médias (2 200 et 1 500 logements), transformés ensuite, à Saint-Denis et au Bourget, en écoquartiers où se mêleront logements écologiques, bureaux, écoles et commerces, « assurant une mixité sociale et fonctionnelle ». Au nord donc, mais aussi à l'ouest, avec (sauf chan-

gements) 12 sites de compétitions dans le Grand-Paris de Seine et dans les Yvelines, à l'est, avec la base nautique de Vaires-sur-Marne. Les Jeux à Paris, c'est aussi, espèrent les élus, « de l'activité et des emplois pour les territoires », avec de 119 000 à 247 000 emplois créés et de 5,2 à 10,7 Mds€ d'impact économique. « Il est important que les PME locales aient accès au marché et que des formations soient proposées afin que les jeunes soient prêts », insiste Stéphane Troussel, président PS de Seine-Saint-Denis, où le taux de chômage est deux fois plus élevé que la moyenne nationale. Enfin, le Grand Paris espère, en amont des JO, organiser une olympiade culturelle, alliance du sport et des arts qui « contribue à la construction du Grand Paris de la culture ». SANDRINE LEFÈVRE

QU'ATTENDEZ-VOUS DU GRAND PARIS ?

PROPOS RECUEILLIS PAR FRÉDÉRIC CHOULET

Que la qualité de vie des habitants s'améliore et pas le contraire. Nous vivons une époque de grands changements, une période placée sous le signe de la transition numérique et énergétique, une évolution des mobilités aussi. La manière de conduire ces changements peut mener au meilleur comme au pire. Tout est réuni pour réaliser un Grand Paris qui soit plus performant et écologique, et qui permette une plus grande égalité entre Paris et la banlieue. L'espoir est que tous se sentent Parisiens ou Grands Parisiens. Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France.

Que l'on roule enfin à vélo en sécurité. Nous avons besoin d'un vrai réseau cyclable à l'échelle de la métropole, un réseau sécurisé avec des pistes protégées, et pas de simples bandes de peinture sur les voies. Ce réseau doit permettre aux gens de se déplacer à vélo sur l'ensemble de la métropole sans risquer l'accident comme aujourd'hui où les rares pistes existantes finissent dans des terrains vagues ou au bord d'autoroutes, aux portes de Paris. Quand ce sera fait, le nombre de cyclistes s'amplifiera. Tout le monde y gagnera. La voiture reculera. Et le Grand Paris sera décongestionné comme le Grand Londres.

Créer des liens en préservant les identités. L'intérêt du Grand Paris est de permettre de relier les territoires, de favoriser des continuités en recréant des parcours, comme le long de rivières par exemple... Je souhaite un Grand Paris connecté et en réseau, mais où chaque commune garde son identité. Je reste très attachée au contexte, à l'histoire des lieux. Les villes doivent se développer mais en préservant leurs caractéristiques. L'erreur serait de créer une ville générique où tout se ressemble. Le Grand Paris doit garder sa diversité, cette imbrication de chasses petites et grandes qui la construisent.

Combien de temps pour aller travailler ? Quel impact sur l'immobilier près de chez vous ? Dans le cadre de notre opération spéciale le Grand Parisien, le site du « Parisien » vous propose des outils pour mesurer l'impact du supermétro sur votre vie quotidienne. Avec nos simulateurs, vous pourrez ainsi calculer la durée de vos futurs trajets grâce aux nouvelles lignes de transports en commun ou l'évolution sur les cinq dernières années du prix du mètre carré près des futures gares du Grand Paris Express. A vous de jouer !

ILLUSTRATIONS : ALAIN BOULDOUYRE

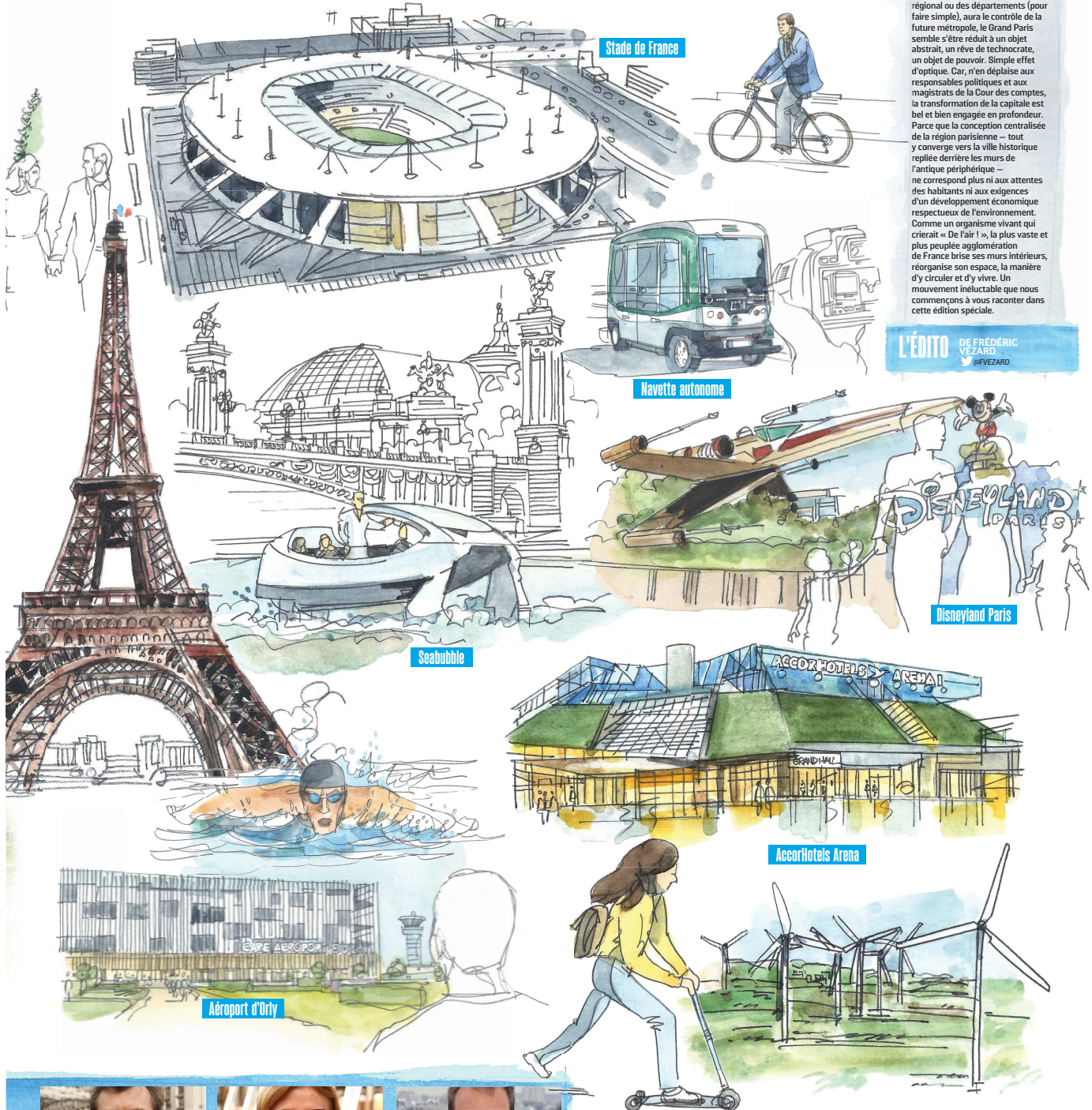
Aéroport de Roissy

C'EST DEMAIN

De l'air !

Ce numéro exceptionnel du « Parisien » - « Aujourd'hui en France » s'est imposé comme une nécessité. Parce qu'il devient urgent de parler autrement du Grand Paris. Au fil des semaines, de polémiques sur le financement du supermétro en manœuvres politiques pour savoir qui, de l'Etat, du conseil régional ou des départements (pour faire simple), aura le contrôle de la future métropole, le Grand Paris semble s'être réduit à un objet abstrait, un rêve de technocrate, un objet de pouvoir. Simple effet d'optique. Car, n'en déplaise aux responsables politiques et aux magistrats de la Cour des comptes, la transformation de la capitale est bel et bien engagée en profondeur. Parce que la conception centralisée de la région parisienne - tout y converge vers la ville historique repliée derrière les murs de l'antique périphérique - ne correspond plus ni aux attentes des habitants ni aux exigences d'un développement économique respectueux de l'environnement. Comme un organisme vivant qui crierait « De l'air ! », la plus vaste et plus peuplée agglomération de France brise ses murs intérieurs, réorganise son espace, la manière d'y circuler et d'y vivre. Un mouvement inéluctable que nous commençons à vous raconter dans cette édition spéciale.

LE ÉDITO DE FRÉDÉRIC VEZARD @FVEZARD



Stade de France

Navette autonome

Disneyland Paris

Seabubble

AccorHotels Arena

Aéroport d'Orly



Arnaud Bertrand
37 ans, prés. de l'association Plus de trains LA DEFENSE (92)



Catherine Guerniou
42 ans, dirigeante de la PME la Fenêtrière CHAMPIGNY (94)



Nicolas Margoloff
47 ans, dir. de projet (Grand Paris Express) CHAMPIGNY (94)

Des déplacements de banlieue à banlieue plus faciles. Avec le Grand Paris, se déplacer sera plus aisé. L'idéal serait de ne plus avoir à se poser la question du lieu d'habitation en fonction de son travail. Que les transports permettent de se rendre partout à Paris et autour de Paris dans un temps raisonnable. Mais attention, il faut marcher sur deux pieds. Pas question d'avoir d'un côté un métro ultramoderne et d'oublier de l'autre les RER et les transiliens existants qui permettront aux habitants de grande couronne d'accéder au Grand Paris Express et à ses connexions. Le réseau actuel est complémentaire du métro circulaire.

Que la production locale soit valorisée. Le Grand Paris a pour principal mérite d'apporter une dynamique de développement. Mais on ne doit pas oublier de préserver un tissu de PME qui produisent sur place. Si l'on veut un territoire dynamique, on ne peut pas se limiter aux activités tertiaires. L'artisanat permet de créer des richesses. On investit, on produit, on distribue et on emploie localement. Et on permet de gagner du temps et de moins polluer. Tout est cohérent. Cette dynamique passe par une valorisation des métiers. Le Grand Paris idéal, c'est un Grand Paris à taille humaine qui valorise l'activité et le bien-être des habitants.

Un chantier qui génère de l'emploi. A l'échelle des usagers, ce métro de banlieue à banlieue est une grande première. Quand on voit les difficultés à se déplacer en région parisienne, c'est vraiment une nécessité. Et le Grand Paris génère de l'emploi. Demathieu Bard, mon entreprise, a fortement investi en recrutant et en formant les équipes aux travaux souterrains. Nous espérons poursuivre au-delà de ce chantier. Nous nous efforçons aussi de réduire au maximum les nuisances subies par les riverains et d'expliquer notre travail. C'est important de montrer aux gens que le Grand Paris se construit près de chez eux.

« S'adresser aux générations post-périph »

LE GRAND PARIS, Rémi Babinet y croit. On peut même dire que cela fait partie de l'ADN de ce publicitaire hors norme qui a choisi, il y a un peu plus d'un an, de déménager son agence BETC et son millier de salariés au-delà du périphérique, à Pantin (Seine-Saint-Denis). « On est devenu emblématiques d'un Paris un peu plus grand et acteurs de ce changement », revendique ce patron atypique. Un changement qui passe, selon lui, avant tout par les habitants. « Il y a en ce moment de nombreux débats sur le découpage et l'organisation politique du Grand Paris. Nous, ce qui nous intéresse, ce sont les gens. » C'est pourquoi il est à l'origine de la publication du « Guide des Grands Parisiens ». Un guide touristique, utile, avec ses restos, ses salles de spectacles, ses bons plans, ses balades, qui s'adresse aux habitants eux-mêmes. « Nous leur proposons une première visite de ce territoire qu'ils

n'appréhendent pas encore comme tel, explique Rémi Babinet, nous avons travaillé avec des géographes et les journalistes de l'Enlarge Your Paris, pour créer un premier imaginaire du Grand Paris, avec ses quartiers à cheval sur Paris et la banlieue. » On y retrouve par exemple « la Fabrique », symbole du dynamisme entrepreneurial du Grand Paris, qui regroupe des villes comme Aulnay, Pantin ou Cligny (Seine-Saint-Denis). Ou encore « la Petite Riviera », autour d'Engien-le-Bains (Val-d'Oise), un Grand Paris à « l'atmosphère de Côte d'Azur. » « Bien sûr, le périphérique ne représentera plus un obstacle, souligne Rémi Babinet. L'idée est de commencer à s'adresser aux générations post-périph. Celles qui vont faire le Grand Paris. »

« Le Guide des Grands Parisiens », Enlarge Your Paris-Magazines généraux, 24 €.



Rémi Babinet
PUBLICITAIRE, PRÉSIDENT-FONDATEUR DE BETC, À PANTIN (SEINE-SAINT-DENIS)