

Avec le "Grand Paris" et les JO, une vague de béton s'apprête à submerger l'Île-de-France

"Chantier colossal", "troisième révolution urbaine", "porte d'entrée de l'Europe continentale"... Autour du *Grand Paris*, immense projet de réaménagement urbain touchant toute la métropole, les discours s'enflamment. Mais sur le terrain comme en coulisses, les grues, tunneliers et autres bétonnières s'apprêtent à imposer leur loi, loin du contrôle des citoyens. Entre les constructions de tours, l'extension des lignes de métro, ou les grands projets comme *Europa City*, les promoteurs et géants du BTP se frottent déjà les mains.



Depuis l'annonce officielle de la tenue des Jeux olympiques à Paris en 2024, le calendrier du *Grand Paris* semble s'accélérer. Au nord de l'agglomération, la mairie de Gonesse a validé fin septembre la modification de son plan local d'urbanisme pour faire place à *Europa City*, hybride entre centre commercial et parc d'attractions, dont le promoteur, une filiale d'*Auchan*, présentait dans la foulée une nouvelle mouture, destinée à répondre aux critiques que le projet suscite. Des travaux sont engagés sur la

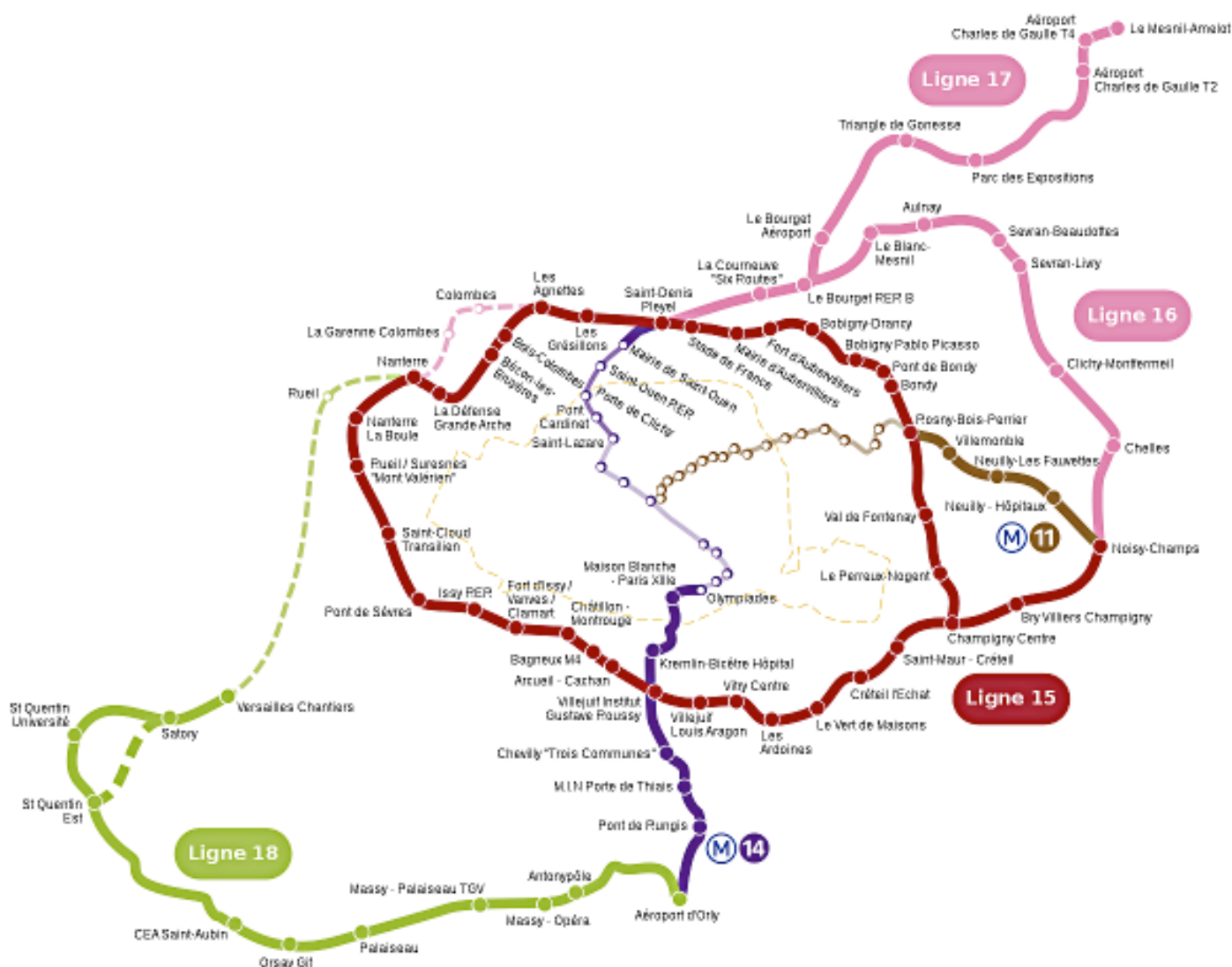
ligne de métro 15-Sud, entre Pont de Sèvres et Noisy-Champs, le premier tunnelier devant entrer en action très prochainement à Champigny.

En parallèle, les jurys de l'appel à projets "*Inventons la métropole du Grand Paris*" sont en train de sélectionner les heureux lauréats destinés à aménager 56 sites, répartis sur toute la banlieue parisienne. Concours d'architectes et marchés publics se succèdent à un rythme soutenu. Des décisions se prennent aujourd'hui qui façonneront le visage futur de la capitale et de ses environs. Pour le meilleur, et pour le pire.

Un "Grand Paris" des transports... et des tours

La réflexion sur le "*Grand Paris*" avait été lancée en fanfare par Nicolas Sarkozy en 2007, à travers une consultation internationale associant dix équipes d'architectes afin de concevoir un "*projet d'exception*" pour la métropole. Dix ans plus tard, qu'en reste-t-il ? Essentiellement un projet de transport en commun, le "*Grand Paris Express*", soit un ensemble de quatre nouvelles lignes de métro automatiques (15, 16, 17 et 18, plus le prolongement de la 14) destinées à relier entre eux les points névralgiques de la banlieue, et dont la mise en service s'échelonnait jusqu'à 2030.

Ce projet de nouveaux métros sera complété par une nouvelle ligne reliant d'ici 2023 la Gare de l'Est à l'aéroport de Roissy, CDG Express. À quoi s'ajoute *Europa City* – si le projet voit le jour – ainsi que l'ensemble des projets urbains faisant l'objet de l'appel d'offres "*Inventons la métropole du Grand Paris*", plus quelques nouveaux équipements liés aux Jeux olympiques, notamment une nouvelle piscine à proximité du *Stade de France*.



Sans oublier, à Paris même, la rénovation programmée de la tour Montparnasse et la construction de nouvelles tours. Au nouveau tribunal de grande instance du quartier des Batignolles, réalisé par l'architecte italien Renzo Piano (celui du centre Pompidou et de la Potsdamer Platz de Berlin), s'ajouteront les futures tours "*duo*" de Jean Nouvel avenue de France, dans le XIII^e arrondissement. Celles-ci accueilleront le siège de la banque *Natixis*. Il y a aussi la tour *Triangle* (porte de Versailles) ainsi que, probablement, de futures tours porte d'Ivry et sur la ZAC *Bercy-Charenton*, qualifiées de "*porte d'entrée monumentale du Grand Paris*" par l'adjoint à l'urbanisme de Paris Jean-Louis Missika. La Tour de Bercy-Charenton pourrait accueillir le siège du pétrolier *Total*.

Le Grand Paris, c'est aussi un empilement de structures technocratiques qui ont pour point commun leur éloignement des citoyens. D'abord, la *Métropole Grand Paris*, présidée par Patrick Ollier (*Les Républicains*), puis les échelons territoriaux déjà existants : la région Île-de-France, Paris, et les sept départements de la zone. La "*métropole*" pourrait gagner en pouvoir si Emmanuel Macron, comme il l'a laissé entendre, décide de supprimer les trois départements de la petite couronne (Hauts-de-

Seine, Val-de-Marne et Seine-Saint-Denis). À cela s'ajoutent la Société du Grand Paris – en charge essentiellement du projet de transports Grand Paris Express –, Grand Paris Aménagement – responsable de la gestion de divers projets d'aménagement et en particulier d'Europa City –, et quelques autres entités rassemblant élus, représentants de l'État et personnalités qualifiées.

Des marchés de dizaines de milliards d'euros

Serions-nous sur le point d'assister à un retour en force de l'affairisme et du bétonnage typiques de l'urbanisme parisien des années 1960 et 1970 ? À considérer les chiffres, on peut le craindre.

Pour le seul Grand Paris Express, 43 millions de tonnes de déblais, 24 tunneliers appelés à fonctionner simultanément, des tunnels creusés à plusieurs dizaines de mètres de profondeur, soit bien plus que les métros et RER actuels, 68 gares...

Quant au nombre de travailleurs détachés venus de toute l'Europe, potentiellement sous-payés, appelés à s'activer sur ces chantiers, aucun chiffre ne circule.

"Chantier colossal", "troisième révolution urbaine", "porte d'entrée de l'Europe continentale", "choc économique et urbain"... Dans les discours officiels et médiatiques, l'heure est davantage au triomphalisme et à la "compétition" entre Paris et les autres grandes villes "de classe mondiale"¹.

En arrière-plan, il y a aussi le Brexit et l'objectif d'attirer à Paris les traders et les institutions financières de la City. Une perspective qui, comme les Jeux olympiques, semble faire l'objet d'un large consensus politique associant aussi bien la mairie de Paris, que la région Île-de-France et l'État.

Du côté des entreprises, on se frotte les mains. Promoteurs et groupes de BTP - qui sont souvent les mêmes - vont bénéficier à la fois des chantiers et de la hausse des prix de l'immobilier. L'explosion du prix du foncier en Île-de-France, déjà bien engagée depuis le début des années 2000, va se poursuivre. Ce sera le cas en particulier autour des futures gares du Grand Paris Express. Le réseau d'agences immobilières Guy Hoquet souligne déjà les opportunités de placements lucratifs dans des villes comme Saint-Ouen, Bagneux, Le Kremlin-Bicêtre ou Villejuif.

Au grand bonheur du BTP

À l'assemblée générale 2017 de Vinci, les actionnaires jugeaient que le Grand Paris alimenterait

"les carnets de commandes des grands groupes de la profession pendant quinze ans au moins".

Les huit marchés de génie civil de la ligne 15-Sud, pour un montant total estimé à 3,7 milliards d'euros, ont ainsi été partagés entre des groupements pilotés par Bouygues, Vinci, et Eiffage. Selon Le Parisien, Bouygues aurait récupéré en tout 1,38 milliard et Vinci 1,08 milliard de marchés.

¹ Lire à titre d'exemple cet article de Capital, qui va jusqu'à suggérer que Paris va devenir "le nouveau phare de l'Europe, capable d'en remonter aux plus grandes mégapoles du monde que sont New York, Londres ou encore Tokyo" parce qu'"en 2030, il ne faudra plus que 34 minutes pour rallier la Défense, le premier quartier d'affaires européen, à partir de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle, contre 53 minutes aujourd'hui"...

Un dérapage du budget global du *Grand Paris Express*, estimé initialement à 22 milliards d'euros, est déjà prévu. Il pourrait atteindre désormais les 35 milliards ! Sans compter les rallonges supplémentaires qui pourraient être nécessaires pour mettre en service les nouvelles lignes à temps pour les Jeux olympiques. Les spécialistes du secteur s'inquiètent également de la faiblesse des moyens et de l'expertise de la *Société du Grand Paris*. Celle-ci se retrouve en position de faiblesse face à des géants comme *Bouygues* ou *Vinci*, lorsqu'il s'agit de fixer ou de contrôler les budgets. D'autant qu'elle n'a pas de comptes à rendre aux citoyens dont l'argent finance pourtant ces grands projets.

D'autres secteurs sont eux aussi appelés à profiter de la manne : les fournisseurs de trains et d'équipements électroniques – *Siemens-Alstom*, *Thales* –, les gestionnaires de transports publics – *RATP*, *Keolis-SNCF* et *Transdev* – qui seront mis en concurrence pour les lignes du *Grand Paris Express*, ou encore les fournisseurs de matériaux de construction comme *Lafarge*.

Les géants privés des services urbains, *Veolia*, *Suez* ou *Engie*, qui dominent les grands syndicats intercommunaux de l'agglomération parisienne en charge de l'eau, de l'assainissement, des déchets ou encore du chauffage urbain, comptent bien consolider leur influence² (voir encadré en fin d'article).

Le bétonnage, une hérésie climatique

Au final, c'est une immense opération d'ingénierie urbaine qui s'annonce. Elle modifiera en profondeur le paysage de l'agglomération, à coups de millions de tonnes de terre déplacée et de béton coulé. Les conséquences s'en feront sentir bien au-delà de la région francilienne, puisque de la Bourgogne à la Normandie, de **nouvelles carrières** s'apprêtent à ouvrir pour alimenter l'immense chantier en matériaux de construction, ou à en accueillir les déblais.

Il y a certes de projets de réutilisation de la terre dégagée par le *Grand Paris Express* pour **fabriquer des briques**, mais ils ne concerneront qu'une fraction des millions de tonnes à gérer.

Le reste sera acheminé sur des dizaines ou des centaines de kilomètres pour combler des carrières de **Lafarge** ou **Saint-Gobain**.

En résultera aussi une expansion considérable du bétonnage des sols franciliens, pour des projets dont la rentabilité future ne semble pas toujours évidente. Le projet *Europa City* entrera ainsi en concurrence avec une multitude de centres commerciaux alentour (*Parinor*, *Aéroville*, *Le Millénaire*...), avec le parc des expositions de Villepinte, ainsi qu'avec les autres grands parcs d'attraction de la région – *Disneyland*, *Astérix* ou encore le nouveau "*Village Nature Paris*" que vient d'ouvrir *Center Parcs* à Marne-la-Vallée. Y a-t-il vraiment de la place pour tout le monde ?

Cette logique de bétonnage apparaît en contradiction directe avec la protection du climat et les engagements de l'*Accord de Paris*. Elle entraîne des émissions importantes de gaz à effet de serre, notamment lors de la production du ciment et durant les chantiers. Et contribue aussi à détruire des sols naturels stockant le CO₂³ et servant à bien d'autres usages directs et indirects, comme la production de nourriture, la conservation de l'eau ou la régulation des températures.

² Sur ces syndicats intercommunaux très peu démocratiques, et en ce sens précurseurs du Grand Paris, où élus de tous bords se partagent les places, lire l'article de Marc Laimé, "**Les âmes mortes du Grand Paris**", ainsi que notre enquête sur les déchets : **Incinérateur d'Ivry : un grand projet coûteux et polluant aux portes de Paris**.

³ Lire **cet article** de *Mediapart*, qui avance le chiffre de 100 millions de tonnes annuelles de CO₂ provoquées par le bétonnage à l'échelle du territoire français.

Quelles conséquences sur l'eau, le végétal et les terres agricoles ?

C'est précisément l'un des enjeux de la lutte pour sauver les terres agricoles fertiles menacées par le projet *Europa City* (lire nos articles [ici](#) et [là](#)). Le problème se pose autour de nombreux projets, grand ou petits, associés au *Grand Paris*.

En milieu urbain, le bétonnage contribue aussi à aggraver les conséquences du réchauffement des températures, à travers le phénomène des "îlots de chaleurs". Une [étude récente](#) estime que les grandes mégapoles du monde pourraient être confrontées à des hausses de température de plus de 8°C d'ici 2100. L'imperméabilisation des sols contribue aussi à réduire la recharge des nappes phréatiques et favorise les inondations, comme la région parisienne en a fait l'expérience en juin 2016.

Ces enjeux, nos élus en sont bien conscients. Les rapports, recherches et grands raouts internationaux insistant sur le rôle crucial des villes face au changement climatique se multiplient. L'importance de la gestion de l'eau et des végétaux ne cesse d'être soulignée. Paris avait organisé sa propre conférence avec l'Unesco au moment de la COP 21, "[Eau, mégapoles et changements mondiaux](#)". En témoignent encore aujourd'hui les projets conçus par la municipalité d'Anne Hidalgo, dans le cadre de son plan climat, pour "re-végétaliser" la capitale et y renforcer des "îlots de fraîcheur"⁴. Ces initiatives ponctuelles – aussi louables soient-elles – suffiront-elles à inverser la tendance, face à la lame de fond des grands projets d'infrastructures du *Grand Paris* ?

La stratégie de revégétalisation de la capitale est déjà contredite par l'extension de Roland-Garros aux dépens des serres d'Auteuil⁵, ou par celle de l'ex-Palais omnisports Paris Arena, qui bétonnera une partie du parc de Bercy actuel situé... [en zone inondable](#).

Olivier Petitjean

Le Grand Paris relance la guerre de l'eau

Le développement du Grand Paris pourrait avoir pour conséquence de rebattre les cartes de la gestion de l'eau en Ile-de-France. Et de relancer la bataille entre public et privé, incarnés respectivement par Eau de Paris, l'opérateur remunicipalisé de la capitale, et le syndicat intercommunal Sedif, dévoué à Veolia (lire [notre enquête](#)).



Les structures technocratiques comme les syndicats intercommunaux ou le Grand Paris, dont les prises de décisions sont éloignées des citoyens, favorisent en théorie les grands groupes privés. Des citoyens et élus de plusieurs communes de banlieue voient cependant dans les nouvelles règles métropolitaines une opportunité de sortir du Sedif et de créer de nouveaux opérateurs publics alliés à Eau de Paris. Un appel lancé à l'occasion des élections sénatoriales a reçu plus de 200 signatures d'élus de Seine-Saint-Denis (lire [ici](#) sur le site de la Coordination Eau Ile-de-France).

⁴ Voir [ici](#) et [là](#).

⁵ Lire [ici](#).

Signe de la persistance de certaines convergences d'intérêts d'un autre âge, le Siaap, Syndicat intercommunal de l'assainissement présidé par un maire-adjoint communiste de Montreuil, Belaid Bedreddine, a récemment annoncé la passation d'un contrat à 397 millions d'euros avec Veolia à... la Fête de l'Humanité, en présence du PDG de l'entreprise Antoine Frérot.

Série "Eau et climat", en partenariat avec France Libertés

☐ Cet article est publié dans le cadre d'une série de reportages et d'enquêtes sur les enjeux de la gestion de l'eau et des sols dans le contexte du réchauffement climatique, réalisée avec le soutien de France Libertés - fondation Danielle Mitterrand. www.france-libertes.org

À lire dans la même série :

- Climat, qualité de vie, inégalités : vers un "Grand Paris" des alternatives ?
- En Cisjordanie, l'accès des palestiniens aux ressources en eau devient une question brûlante
- Le delta du Danube, une immense "réserve de biosphère" menacée de destruction
- En Pologne, un bras de fer s'engage pour sauver la dernière forêt primaire d'Europe de l'exploitation intensive
- Trois ans après la mort de Rémi Fraise, l'urgence d'une agriculture qui ne gaspille plus les ressources en eau