COMPTES RENDUS COMMISSION SPECIALE SUR LE GRAND PARIS

- Mardi 12 janvier 2010
  - Constitution du bureau
- Mercredi 13 janvier 2010
  - Audition de M. Christian Blanc, secrétaire d'État auprès du Premier ministre chargé du développement de la région capitale

Mardi 12 janvier 2010

- Présidence de M. Jean-Pierre Fourcade, doyen d'âge, puis de M. Jean-Paul Emorine, président -

Constitution du bureau

La commission spéciale a **élu son bureau**, qui est ainsi **constitué** :

Président : **M. Jean-Paul Emorine** (UMP - Saône-et-Loire) ;

Rapporteur : **M. Jean-Pierre Fourcade** (UMP - Hauts-de-Seine) ;

Vice-présidents : **MM. Laurent Béteille** (UMP - Essonne), **Bernard Angels** (SOC - Val d'Oise), **Mme Éliane Assassi** (CRC - Seine-Saint-Denis), **MM. Denis Badré** (UC - Hauts-de-Seine), **Jean-Pierre Caffet** (SOC - Paris), **Yvon Collin** (RDSE - Tarn-et-Garonne), **Philippe Dominati** (UMP - Paris) et **Yves Pozzo di Borgo** (UC - Paris) ;

Secrétaires : **Mme Nicole Bricq** (SOC - Seine-et-Marne), **MM. Philippe Dallier** (Ratt. UMP - Seine-Saint-Denis), **Serge Lagauche** (SOC - Val-de-Marne) et **Bernard Vera** (CRC - Essonne).

M. Jean-Paul Emorine, président, a ensuite indiqué que le bureau se réunirait jeudi 14 janvier à 11 h 30 afin de déterminer le programme de travail de la commission. **M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur,** a précisé que les membres de la commission seraient également invités à assister aux auditions du rapporteur.

En réponse à des interrogations de **Mmes Catherine Tasca, Isabelle Debré** et **Nicole Bricq**, le président et le rapporteur ont précisé que les auditions devant la commission auraient lieu le mercredi après-midi et celles du rapporteur le jeudi et qu'elles seraient organisées aux mois de janvier et février. Par ailleurs, le projet de loi pourrait être examiné par le Sénat au mois d'avril ou en mai.

M. Jean-Léonce Dupont a souhaité que la réflexion de la commission intègre les enjeux liés à la Haute-Normandie et à la Basse-Normandie.

Mercredi 13 janvier 2010

- Présidence de M. Jean-Paul Emorine, président -

Audition de M. Christian Blanc, secrétaire d'État auprès du Premier ministre chargé du développement de la région capitale

La commission a procédé à l'**audition** de **M. Christian Blanc, secrétaire d'État auprès du Premier ministre chargé du développement de la région capitale**.

M. Jean-Paul Emorine, **président**, s'est tout d'abord réjoui qu'un grand nombre de sénateurs de la région parisienne puisse être étroitement associé à la discussion du projet de loi sur le Grand Paris, grâce à la constitution d'une commission spéciale.

M. Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale, a ensuite présenté les grands axes du projet de loi.

Le projet du Grand Paris a l'ambition de conforter la place actuelle de Paris comme l'une des premières villes-monde, celles-ci ne se caractérisant pas par la taille de l'agglomération mais par leur capacité d'attractivité. Si Mexico n'est pas une ville-monde, New York, Londres, Tokyo, Paris le sont, et bientôt Shanghaï ou Los Angeles. Centre organisationnel mondial en matière politique, économique, carrefour mondial des transports, dont les nouvelles portes sont ses gares et ses plateformes aéroportuaires internationales, une ville-monde est le point de convergence des flux d'informations, de capitaux, de populations et un foyer culturel, scientifique, éducatif rayonnant dans le monde entier. Il s'agit donc de faire demain du Grand Paris une ville-monde, dont les portes seraient les aéroports internationaux, ses gares TGV, sa façade maritime du Havre et de Rouen, et qui soit une capitale mondiale de l'art de vivre au XXIème siècle.

Le projet est global et inédit : économique, urbanistique, artistique, technologique et humain, dans le cadre d'une économie fondée désormais sur la connaissance et l'innovation, et la prise de conscience que tout développement doit désormais prendre en considération les exigences fixées tant à Kyoto qu'à Copenhague.

Dès sa création, au printemps 2008, le secrétariat d'État chargé du développement de la région capitale s'est trouvé devant l'immense difficulté d'imaginer Paris, la ville-monde française du XXIe siècle, et de proposer une méthode permettant de mener un tel projet.

Les projections des travaux des dix équipes internationales d'architectes-urbanistes ont donné des premières images de cette ambition et le projet de loi propose d'établir les fondations du Grand Paris pour en amorcer concrètement la mise en oeuvre. Il ne comprend pas un descriptif précis et exhaustif de tous les champs concernés par le Grand Paris dans les décennies à venir. Plutôt que l'ancienne méthode de la planification à vingt ans, qui ne marche plus, il est proposé de laisser à la créativité collective le soin de faire évoluer le projet du Grand Paris en fonction des changements toujours plus rapides de la société.

À partir des atouts considérables de la région capitale, le projet de loi du Grand Partis tend à répondre à trois difficultés :

- les potentiels de la région capitale, moteur de l'économie française avec un tiers du PIB national, n'ont pas de visibilité mondiale, et sont donc insuffisamment attractifs, dans une économie mondialisée fortement concurrentielle ;

- la cohésion sociale de la région capitale est malmenée et la banlieue a été historiquement négligée ;

- le système de transports en métro et Réseau Express Régional (RER) est actuellement à la limite de la rupture.

Il est urgent d'agir pour corriger ces faiblesses, mais dans le cadre d'une stratégie à moyen terme, afin que les réponses apportées ne soient pas caduques le jour de leur mise en oeuvre. Les potentiels existants et ceux qu'il faut renforcer ont été cartographiés, permettant d'identifier une dizaine de territoires de développement stratégiques sur lesquels il s'agirait de porter l'effort, plutôt que de créer des pôles *ex nihilo*. L'objectif consiste à y libérer au mieux les énergies et donner toutes leurs chances de développement aux potentiels considérables existants. Par ailleurs, le projet de loi impulse un vigoureux élan au plateau de Saclay, vivier de la recherche et développement (R&D) pour qu'il devienne le coeur d'une « Silicon Valley » française, au service du pays tout entier.

Concernant les transports, il est proposé de créer un réseau de métro automatique de 130 kilomètres, rapide et sûr, en double boucle, mettant fin au radioconcentrisme du réseau, alors que 70 % des trajets sont effectués de banlieue à banlieue, et qui transportera quotidiennement autant de passagers que le métro parisien. Ce réseau donnera une plus grande efficacité au marché de l'emploi de la métropole

urbaine de Paris. Avec une quarantaine de gares, qui desserviront directement des communes représentant environ 5 millions de personnes, ce nouveau réseau ne consiste ni à ne relier que des « champs de patates », ni à seulement permettre à des cols blancs de naviguer entre des pôles de compétitivité, mais répond à une nécessité et à de nouveaux équilibres à venir. Les transports, l'innovation et le développement des territoires sont donc au coeur d'une démarche globale.

Le premier outil mis en place par le projet de loi est l'établissement public « Société du Grand Paris », ayant une double vocation de transport et d'aménagement. Cet établissement public, piloté par l'État, repose sur une association, dans la prise de décision, des représentants des collectivités territoriales. Par ailleurs, le projet de loi crée l'établissement public de Paris-Saclay, de type nouveau, scientifique et technologique, qui, aux côtés de l'État et des collectivités territoriales, laisse une place importante dans sa gouvernance aux mondes scientifique, académique et économique. Un autre outil concerne les procédures, ramenées à trois ans au lieu de sept habituellement constatés dans des opérations similaires, tout en garantissant les délais réglementaires et les normes communautaires de consultation du public. Enfin, un nouveau modèle de contrat de développement territorial (CDT) entre l'Etat et les communes est mis en place pour réaliser un aménagement concerté, en sortant de la logique de parcellisation. Le partenariat est donc inscrit au coeur de cette démarche, afin de parvenir à un urbanisme de projet, adapté aux territoires et à leurs habitants, recréant de la ville sur la ville avec un plus grand souci d'harmonie et d'équilibre. Il s'agit enfin de donner un nouvel élan à la réflexion sur le logement dans le Grand Paris, qui est un enjeu crucial : sa situation de pénurie ou son inadéquation constitue un obstacle à l'attractivité de la région parisienne. Enfin, la croissance visée par le projet de loi, fondée sur l'économie de la connaissance, a pour objectif de faire de Paris la capitale mondiale de l'art de vivre.

Plus précisément, les synergies de la cité Descartes, à l'Est de Paris, autour des projets d'éco-construction, visent à faire de ce pôle de développement une vitrine de l'inventivité et du savoir-faire français, et à transformer la manière d'habiter des citoyens de la région capitale, en alliant la technologie et le souci d'un développement durable.

Les innovations technologiques concernent aussi la création et les industries de la création : l'image et les applications dans le domaine du cinéma, de l'animation, des jeux, des arts de la scène ou de la musique, la numérisation et la protection du patrimoine, la technologie appliquée aux fleurons de l'industrie d'art.

Mais il est nécessaire d'assurer une cohérence avec les activités traditionnelles. Ainsi, 2 300 hectares de terres à vocation agricole sont protégés à Saclay, comme sont protégés de la spéculation foncière les territoires propices à la création situés sur le territoire de la Plaine Saint-Denis.

L'objectif poursuivi est de mettre l'homme au coeur du projet avec un meilleur habitat, une ville plus harmonieuse, une métropole moins divisée, de meilleures conditions de transports, des opportunités de travail, d'études, de culture, plus nombreuses et plus accessibles à temps de transport équivalent, un désenclavement de zones oubliées et marginalisées. En particulier, le nord de Paris, dont la situation de ghettoïsation est intolérable, pourrait devenir une des chances de la région capitale. Le territoire de Pleyel est ainsi emblématique avec le projet d'une future gare internationale, reliant Paris au reste de l'Europe et aux aéroports internationaux et une perspective de développement majeure sur un territoire où coexistent 130 cultures d'origines ethniques différentes.

Les discussions constructives lors de l'examen du texte à l'Assemblée nationale ont permis de dégager un consensus autour de l'idée que la réussite du Grand Paris ne serait pas seulement celle d'une région, mais celle de toute la France. Disposer d'une ville-monde dynamique et attractive contribue puissamment à la croissance française, permet d'attirer de nouveaux talents dans la recherche et l'innovation, rend les liaisons de transports plus fluides, plus rapides non seulement dans la région parisienne, mais entre Paris et les régions et le reste du monde. Ces discussions ont permis aussi de mieux expliquer la nature des contrats de développement territorial (CDT), et de montrer les progrès qu'ils apportaient dans une logique de partenariat entre l'État et les communes ou groupements de communes, et non dans une logique de recentralisation.

Le projet du Grand Paris n'est en effet pas un projet de gouvernance de la région capitale, le Président de la République, le 29 avril 2009, ayant clairement indiqué qu'il s'agissait d'un projet de développement du Grand Paris, qui devait précéder la gouvernance et que des propositions concernant celle-ci ne pourraient être faites qu'ultérieurement. Au demeurant, de telles dispositions devraient être soumises d'abord au Sénat.

La discussion à l'Assemblée nationale a également permis de préciser le projet initial, concernant

l'interconnexion du réseau de métro automatique avec le réseau existant, et sur le financement du nouveau réseau, indépendant des mesures améliorant et modernisant les infrastructures existantes, qui sont de la compétence de la Région. Le rôle de la Commission nationale du débat public (CNDP) dans l'organisation de la consultation du public, plusieurs millions de citoyens étant concernés, et la place accordée à l'expression des élus ont également été précisés. La place de l'Atelier International du Grand Paris a été confortée.

Un large débat s'est alors instauré.

M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur, s'est inquiété de quelques incohérences entre le discours du secrétaire d'État et le contenu du texte adopté par l'Assemblée nationale, et a souhaité faire six observations :

- concernant le financement du Grand Paris, si, *a priori*, l'investissement relève de l'État, les coûts d'entretien et de fonctionnement relèveront certainement des collectivités territoriales. En outre, quels moyens l'État pourra-t-il dégager pour financer ce projet ?

- de quelle manière le projet du Grand Paris s'articule-t-il avec les projets de la région Île-de-France, inscrits dans le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), avec ceux des grandes intercommunalités et avec les réseaux de transport existants ;

- si l'Assemblée nationale a précisé le régime des CDT qui vont permettre à l'établissement public « société du Grand Paris » d'organiser l'aménagement dans les zones des nouvelles gares, des adaptations doivent encore être apportées et ces contrats ne doivent pas dériver vers des contrats léonins ;

- il est indispensable de mieux prendre en compte la problématique du logement, particulièrement importante en Île-de-France ;

- il convient également de mieux intégrer les propositions de l'atelier international du Grand Paris ;

- quelle est l'articulation entre le dernier titre du projet de loi consacré au plateau de Saclay et les autres titres dédiés au Grand Paris.

En réponse, **M. Christian Blanc** a apporté les précisions suivantes :

- l'État assurera le financement de la construction du réseau automatique à grande capacité en double boucle. Une dotation en capital, dont le Président de la République annoncera prochainement le montant, permettra à l'établissement public du Grand Paris de lever une série d'emprunts devant être remboursés sur une quarantaine d'années, pour couvrir ses besoins de financement. Ce schéma financier est semblable à celui utilisé dans le passé pour la construction du réseau métropolitain parisien. Le projet doit contribuer à créer des richesses nouvelles, et si la valorisation foncière permise par la création de nouvelles infrastructures est inconnue, les expériences de projets similaires en Allemagne ou en Grande-Bretagne, avec la nouvelle gare de Londres, laissent penser que cette valorisation foncière apporterait une forte contribution à l'amortissement financier des infrastructures ;

- si les infrastructures de transport ferroviaire seront financées par l'Etat, y compris le remboursement de la dette liée à l'investissement, les charges d'exploitation et d'entretien seront en revanche supportées par l'autorité organisatrice de transport, étant précisé que ces charges seront probablement très inférieures aux sommes investies par l'Etat. Par ailleurs, le Gouvernement veillera à garantir une parfaite connexion entre les nouvelles lignes et le réseau de transport existant et il s'engage à transférer à la région francilienne le matériel roulant affecté au nouveau réseau ;

- s'agissant de l'articulation entre le projet de loi et le schéma de développement de la région Île-de-France (SDRIF), il convient de rappeler que la loi dispose que ce schéma, élaboré par le conseil régional, doit être ensuite approuvé par le Gouvernement puis transmis au Conseil d'Etat avant d'entrer en vigueur. L'actuel schéma datant de 1994, une procédure de révision a été engagée en 2008, qui s'est heurtée au refus du Gouvernement de transmettre le projet de schéma à la Haute juridiction, au motif que le texte manquait d'ambition pour la région capitale. Suite au discours du Président de la République le 29 avril 2009, un accord avait été trouvé entre le président du conseil régional et le Gouvernement afin d'élaborer un schéma satisfaisant les intérêts des deux parties, mais le projet de texte n'a finalement pas été présenté en assemblée plénière du conseil régional comme il était prévu. Toutefois, la situation devrait évoluer favorablement à l'issue des élections régionales de mars prochain ;

- concernant les projets portés par les structures d'intercommunalité, l'objectif du Gouvernement est de les intégrer pleinement dans le projet d'ensemble du Grand Paris. Ainsi, le pôle scientifique et technique de la cité Descartes à Marne-la-Vallée, regroupant 12 000 chercheurs et ingénieurs spécialisés sur la question du développement durable, et dont la renommée est bien plus grande à l'international qu'en France, ne doit plus souffrir d'un manque de coordination et d'implication des élus locaux. Par ailleurs, une équipe d'experts s'attache à mettre en valeur les atouts du pôle de recherche et d'enseignement supérieur de Cergy-Pontoise Val-d'Oise, qui bénéficiera de la proximité du futur canal Seine Nord Europe ;

- quant aux contrats de développement territorial, qui constituent une nouveauté en droit français, ils seront fortement encouragés par le Gouvernement et ne se limiteront pas au développement économique des territoires traversés par les nouveaux réseaux de transport. L'opposition à l'Assemblée nationale a d'ailleurs publiquement salué l'intérêt de ces nouveaux contrats.

M. Laurent Béteille, soulignant que ce projet de loi répond à une préoccupation récurrente des Franciliens, a estimé que seul l'Etat a la légitimité et la capacité financière pour mener un chantier de cette envergure. Il s'est néanmoins interrogé sur la genèse du tracé de la double boucle et a fait part de sa surprise quant aux choix opérés au sud-est de Paris. A cette occasion, il a craint que le passage par la capitale pour rejoindre Orly demeure une obligation pour les habitants de l'Essonne même lorsque la double boucle sera réalisée.

Mme Nicole Bricq, **secrétaire**, rappelant que la question du financement du réseau de transport du Grand Paris est un enjeu essentiel, a souhaité connaître le montant exact de la dotation en capital du futur établissement public « Société du Grand Paris ». A cet égard, elle a indiqué que les travaux de la commission Carrez, auxquelles elle a participé, ont montré que les recettes issues de la valorisation foncière des terrains à proximité des futurs réseaux de transport francilien devraient rapporter moins d'un milliard d'euros. Par ailleurs, elle a craint que la répartition des rôles entre l'Etat et la région en matière d'infrastructures de transport préjuge des choix du Gouvernement sur la question de la réforme territoriale en Île-de-France. Elle a jugé inacceptable que l'autorité organisatrice des transports supporte les coûts d'entretien et d'exploitation du futur réseau, dont la conception et les caractéristiques techniques seront décidées uniquement par l'établissement public « Société du Grand Paris ». S'agissant du plan de mobilisation de la région francilienne, récemment voté après une très longue concertation, elle s'est interrogée sur l'articulation de ce plan et du projet de loi à moyen et long termes. Enfin, elle s'est opposée aux propos du secrétaire d'Etat au sujet de la cité Descartes, estimant que tous les élus locaux, notamment de Seine-et-Marne, ont toujours été conscients du potentiel exceptionnel de ce pôle.

M. Dominique Braye, soulignant l'urgence d'un projet ambitieux pour la région francilienne, a exhorté le Gouvernement à prendre des mesures pour construire de nouveaux logements afin de répondre aux attentes fortes des habitants. Saluant l'implication des députés sur cette question lors de l'examen du projet de loi à l'Assemblée nationale, il a souhaité savoir si l'objectif, défendu par le Président de la République et le Premier ministre, de construire 70 000 logements par an dans la région capitale, sera maintenu et traduit dans les faits. Membre des Etats Généraux du logement en Île-de-France, il a rappelé que le préfet de région, à l'instar des autres participants, souhaite que des chantiers de construction de logements soient très rapidement lancés.

M. Philippe Dallier, a regretté que le projet de loi n'aborde pas les questions de gouvernance du Grand Paris et exprimé la crainte que la réforme des collectivités territoriales ne bloque la mise en place future du Grand Paris par l'obligation d'achever, d'ici au 31 décembre 2011, le schéma départemental de l'intercommunalité, même en petite couronne parisienne. A titre d'exemple, il a expliqué que l'absence de gouvernance pourrait contrarier les objectifs affichés, d'une part, de création de logements et de mixité sociale dans l'habitat, d'autre part, de désenclavement de territoires, citant le cas des communes de Clichy et Montfermeil concernées par trois projets concurrents : ceux du projet de loi, du conseil général de Seine-Saint-Denis et du syndicat des transports d'Île-de-France (STIF). En conséquence, il a souligné que l'absence de gouvernance pourrait aboutir à des décisions contraires au principe d'efficacité de la dépense publique.

Il a enfin redouté que le texte ne favorise le développement économique des seuls territoires autour des gares du futur métro.

M. Jacques Gautier a noté avec regrets que le projet de loi, en se focalisant sur la création d'un métro automatique en Île-de-France, semblait en retrait par rapport aux ambitions initiales du Président de la

République en matière d'emploi et de logement. Il s'est toutefois réjoui que l'article 7 du projet de loi ouvre des perspectives intéressantes en permettant à l'établissement public « Société du Grand Paris » d'exercer des missions d'intérêt général allant au-delà de sa compétence en matière de transports.

En réponse aux intervenants, **M. Christian Blanc** a précisé que les trois objectifs ayant présidé à la création du Grand Paris étaient le développement des liaisons directes de banlieue à banlieue, la création d'un métro circulaire interconnecté avec la ligne 14 du métro parisien et la connexion des trois aéroports franciliens, à savoir ceux de Roissy, d'Orly et du Bourget.

Il a également rappelé les points suivants :

- il est nécessaire d'interconnecter le futur réseau du métro circulaire aux autres réseaux de transport public d'Île-de-France ;

- la mise en oeuvre du Grand Paris, projet structurant essentiel pour le développement national, justifie pleinement l'implication financière de l'Etat ;

- le projet de loi préserve les compétences du STIF en tant qu'autorité organisatrice de transports compétente pour fixer la tarification et financer elle-même et seule des projets, sauf dans le cadre du contrat de projets Etat-région qui prévoit une contribution de l'Etat sur des projets stratégiques précis ;

- s'agissant du phasage du projet, il est nécessaire de mettre en place les infrastructures de transports dans un délai de treize ans ;

- il est essentiel de valoriser les « clusters » de la région, tels que la Cité Descartes, encore insuffisamment connue des Franciliens ;

- l'objectif de création de 70 000 logements par an ne doit pas être imposé par l'Etat mais implique, au contraire, l'intervention volontaire des collectivités territoriales ;

- il est souhaitable de trouver un mode de gouvernance adapté aux spécificités fortes de la région capitale ;

- le projet du Grand Paris ne saurait se résumer aux territoires situés autour des 40 gares du futur métro ;

- certains articles du projet de loi visent d'autres préoccupations que le transport, en particulier l'article 7 concernant les compétences de la « Société du Grand Paris » ainsi que l'article 18 sur les contrats de développement territorial.

M. Jacques Mahéas s'est inquiété du sort réservé à l'est parisien dans le projet de loi, l'ouest lui paraissant favorisé. Il a regretté ainsi que la ville de Cergy-Pontoise, dans le Val-d'Oise, ait été préférée à celle de Neuilly-sur-Marne, en Seine-Saint-Denis, pour l'implantation du Centre national de conservation, de restauration et de recherches patrimoniales en Île-de-France.

Par ailleurs, selon lui, le projet de loi n'établit pas de liens suffisants entre le transport, l'emploi et le logement d'une part, le projet du Grand Paris et les projets des collectivités territoriales d'autre part, l'établissement public « Société du Grand Paris » et les communes franciliennes enfin. Il a également regretté que le financement des ambitions de ce projet ne soit pas clairement chiffré par le Gouvernement.

Mme Catherine Dumas a estimé nécessaire que la réalisation du Grand Paris donne lieu à une nouvelle « géographie culturelle » de l'Île-de-France. A ce titre, elle a souhaité connaître les intentions du Gouvernement quant à la mise en place d'un « pôle d'excellence de la création », sur le modèle des pôles de compétitivité, tel qu'elle l'a proposé dans son rapport sur les métiers d'art, d'excellence et du luxe et les savoir-faire traditionnels, remis au Premier ministre en septembre 2009.

M. Christian Cambon a souligné l'intérêt du projet de loi, en tant qu'il vise à définir un réseau de transport en commun qui relie les territoires franciliens sans obliger les voyageurs à transiter par la capitale. Cependant, il sera nécessaire de mettre ce projet en cohérence avec les différents projets de la région et des autres collectivités territoriales. En outre, il a fait observer la différence du tracé de la « double boucle » prévu à l'est avec celui qui est prévu à l'ouest, ce dernier s'avérant plus proche de Paris. Or, chaque jour, les automobilistes de l'est francilien rencontrent de très importantes difficultés de circulation. L'articulation du projet du Grand Paris aux projets locaux, comme celui de la gare du Val de

Fontenay, contribuerait à y remédier.

D'autre part, il s'est fait l'écho de craintes, exprimées par les élus locaux, en ce qui concerne l'impact du projet de loi sur la maîtrise foncière et l'urbanisation des communes d'assiette des gares du futur métro automatique.

Mme Éliane Assassi, a considéré que les habitants franciliens sont les « grands oubliés » du projet de loi. Ainsi, elle a déploré les lacunes du texte en matière de logement, en particulier en ce qui concerne le logement social, d'emploi et d'environnement. De même, la place réservée aux élus locaux dans les instances dirigeantes de l'établissement public « Société du Grand Paris » est insuffisante. Par ailleurs, eu égard à l'importance des fonds qui devront être mobilisés pour le financement du nouveau métro, elle s'est interrogée sur l'avenir des projets de la région Île-de-France pour la rénovation et le prolongement des lignes existantes de transport en commun. Enfin, quel sera l'impact de la réforme des collectivités territoriales sur le Grand Paris ?

M. Thierry Repentin a relevé que le Grand Paris intéresse l'ensemble des Français, et non seulement les habitants de l'Île-de-France, ne serait-ce que du fait des modalités de son financement par l'Etat. Il s'est demandé si d'autres métropoles françaises pourraient bénéficier de projets comparables. Par ailleurs, il a estimé que le ministre, dans ses interventions précédentes, était resté évasif sur une meilleure prise en compte de la question du logement dans le projet de loi. Dans quelle mesure le Gouvernement serait-il prêt à inscrire dans ce texte l'engagement du Président de la République sur la construction de 70 000 logements par an ? En particulier, comment seront traités les enjeux spécifiques, d'une part, du développement de l'habitat dans le pourtour des gares de la « double boucle » et, d'autre part, du logement étudiant ?

En réponse à ces interventions, **M. Christian Blanc** a indiqué que :

- le coût pour l'Etat des infrastructures prévues par le projet de loi s'élève à 21 milliards d'euros, auxquels s'ajouteront les investissements de la région Île-de-France, pour un financement global à hauteur de 35 milliards d'euros environ ;

- le projet du Grand Paris tend à « rééquilibrer » le territoire francilien, notamment l'est et l'ouest de la capitale, grâce au nouveau réseau de métro prévu ;

- la proposition d'un « pôle d'excellence de la création » trouve pleinement sa place dans ce cadre ;

- la cohérence du Grand Paris avec les projets de la région Île-de-France devra être recherchée, le moment venu, dans la mesure où les interlocuteurs du Gouvernement le voudront bien. Quoi qu'il en soit, le projet de loi n'affecte pas les compétences de la région et du STIF, de sorte qu'il ne revient pas à l'Etat d'organiser l'ensemble du maillage des transports publics franciliens ;

- un projet de l'envergure de celui du Grand Paris inspire nécessairement certaines craintes. Toutefois, le projet de loi laisse aux communes intéressées toute latitude pour s'associer à un contrat de développement stratégique : elles détermineront le périmètre comme les objectifs de ces nouveaux documents ;

- ce projet de loi, en particulier, constitue un atout essentiel pour le développement économique, social et culturel de la Seine-Saint-Denis ;

- les débats en commission et en séance publique pourront permettre, en tant que de besoin, de préciser le rôle des élus au sein de l'établissement public « Société du Grand Paris » ;

- la situation du Grand Paris, en Europe, n'est comparable qu'à Londres. Il s'agit, dans les deux cas, d'une « ville monde », caractérisée par l'ampleur de son potentiel d'attractivité. Toutefois, l'expérience du Grand Paris pourra certainement être mise à profit pour le développement d'autres régions françaises particulièrement dynamiques, par exemple la région Rhône-Alpes ;

- il serait envisageable de définir dans la loi des objectifs relatifs au logement en Île-de-France, pour autant que l'esprit contractuel qui est celui du projet soit respecté.

Haut de page