## COMPTES RENDUS COMMISSION SPECIALE SUR LE GRAND PARIS


- Mercredi 27 janvier 2010
  - Audition de M. Jean-Paul Huchon, président du conseil régional d'Île-de-France et du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF)
  - Audition de MM. Jacques Jean-Paul Martin et Michel Teulet, vice-présidents, et de M. Gilles Catoire, secrétaire général, de l'Association des maires d'Ile-de-France


# Mercredi 27 janvier 2010

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

### Audition de M. Jean-Paul Huchon, président du conseil régional d'Île-de-France et du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF)

La commission a tout d'abord procédé à l'audition de **M. Jean-Paul Huchon, président du conseil régional d'Île-de-France et du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF). M. Jean-Paul Huchon**, rappelant que la région Ile-de-France concentre 60 % des voyageurs français, a considéré que le projet de loi relatif au Grand Paris ne concerne pas seulement les élus franciliens mais constitue un enjeu d'intérêt national.

Ce projet aurait pu marquer un moment important dans le processus de décentralisation entamé dans les années 1980 et approfondi sous le gouvernement de M. Jean-Pierre Raffarin. Mais des blocages sont apparus et ne sont toujours pas levés. L'opposition du conseil régional au projet de loi relatif au Grand Paris ne relève pas de considérations électorales mais repose sur des objections de fond qui ont été largement évoquées auprès du secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale et devant le Parlement. Le développement de la région capitale n'est pas l'apanage du secrétariat d'Etat car le conseil régional a entrepris la révision, depuis cinq ans, du schéma de développement de la région Île-de-France (SDRIF) élaboré en 1994. Il convient d'ailleurs de rappeler que ce schéma, toujours en vigueur, n'a pas été complètement appliqué ces quinze dernières années, d'où un bilan globalement mitigé.

En prolongement d'un travail collectif avec l'ensemble des acteurs franciliens, le projet de révision du schéma a poursuivi de nombreux objectifs aussi différents que la création d'une métropole compacte, une meilleure articulation entre les grands territoires, le développement des centres de recherche ou encore une coordination accrue entre la région francilienne et les autres régions françaises. En particulier, le projet de schéma a été élaboré à partir d'un objectif ambitieux en matière de logement, à savoir la construction de 60 000 logements par an, soit un doublement du rythme actuel. A cet égard, **M. Jean-Paul Huchon**, président du conseil régional d'Île-de-France et du STIF, a rappelé que la question du logement était non seulement un enjeu social mais aussi un enjeu économique. En effet, les responsables des grandes entreprises du CAC 40 lui ont instamment demandé de promouvoir la construction de nouveaux logements afin d'accroître l'attractivité de la région francilienne. Le projet de schéma a également poursuivi comme objectif la fin de l'étalement urbain avec notamment la construction prioritaire de bureaux et de logements autour des gares.

Considérant que le projet de révision du schéma permettrait d'atteindre, en vingt ans, une qualité de service dans les petite et grande couronnes aussi satisfaisante que celle actuellement observée dans Paris *intra muros*, il a ensuite tenu à rappeler que ce document accordait la priorité aux transports collectifs à travers :

- la rénovation du réseau existant (en particulier le prolongement du RER E à l'ouest et l'amélioration de la ligne 13 du métro) ;

- la création de rocades Arcs Express (à long terme quatre rocades sont prévues, à court terme deux projets devraient rapidement être lancés à savoir l'Arc Express Sud reliant le Val-de-Marne et les Hauts-de-Seine, et l'Arc Express Nord raccordant la Seine-Saint-Denis à La Défense) ;

- le développement des transports collectifs en sites propres (grâce à des projets de bus à haute qualité de service et à neuf projets de tramway) ;

- les projets ambitieux de tangentielles, notamment, au nord, entre Bobigny et Sartrouville et, à l'ouest, entre Achères et Saint-Cyr-l'Ecole, pour lesquels la région participe, de manière générale, à hauteur de 70 % pour les infrastructures ;

- enfin, le raccordement du réseau TGV avec le réseau de voyageurs franciliens.

Rappelant que, avant de faire de Paris une « ville-monde », il fallait relever les défis d'une « ville à vivre », il a considéré que le projet de SDRIF répond aux préoccupations quotidiennes des Franciliens et il a constaté avec satisfaction que, à l'issue de l'enquête publique, les dix-neuf commissaires enquêteurs ont émis à l'unanimité un avis favorable sur ce sujet.

Ce document, adopté le 25 septembre 2008, par le conseil régional, a ensuite été transmis au Gouvernement comme l'impose la législation. Toutefois, à la suite de l'absence de réponse du Gouvernement, et afin de remédier à l'incertitude qui en découle pour les acteurs économiques de la région francilienne que déplorent aussi bien le MEDEF que le Conseil économique, social et environnemental, le conseil régional a décidé de déposer un recours devant le Conseil d'État.

Par ailleurs, il a rappelé que le plan de mobilisation de la région Île-de-France en matière de transports nécessitera 18 milliards d'euros environ, dont 12 à 13 milliards seront supportés par les collectivités territoriales, le solde devant être pris en charge par l'Etat qui, pour l'instant, n'a pas garanti sa participation, ni permis à ces collectivités d'emprunter sur les marchés financiers.

**M. Jean-Paul Huchon**, président du conseil régional d'Île-de-France et du STIF, a ensuite présenté ses griefs contre le projet de double boucle proposé par le projet de loi :

- de manière générale, ce texte traduit une « forme d'incompréhension de la décentralisation », et même « un déni de décentralisation » car il y a eu un défaut patent de concertation avec les élus locaux, et l'étude d'impact est inexistante ;

- alors que le Président de la République s'était montré favorable à un métro essentiellement aérien, le projet actuel donne sa préférence à un tracé essentiellement souterrain ;

- les difficultés liées à l'étalement urbain ne sont pas correctement prises en compte ;

- le maillage avec le réseau existant est insuffisant ;

- le projet du secrétariat d'Etat privilégie excessivement les relations entre zones de travail en reliant les pôles de compétitivité entre eux, contrairement au projet de SDRIF qui met l'accent sur les liaisons entre le domicile et le lieu de travail des Franciliens ;

- le financement de la double boucle n'est pas garanti, le grand emprunt national étant muet sur cette question, et il faut éviter un financement au travers d'une forme de spéculation foncière qui irait à l'encontre des objectifs de la région en termes de construction de logements ;

- le projet du secrétaire d'Etat chargé du développement de la région capitale n'est pas articulé avec le plan de mobilisation pour les transports, contrairement aux préconisations du rapport du député Gilles Carrez.

Puis, **M. Jean-Paul Huchon** a regretté que la distinction, au sein de la RATP, entre ses missions d'opérateur et de concepteur ne soit pas suffisamment claire. Soulignant la forte cohérence du réseau de transports publics en Île-de-France, enviée par les autres capitales européennes, il a rappelé la proposition qu'il a faite au Gouvernement d'abandonner l'idée de créer, *ex nihilo*, un établissement public de la Société du Grand Paris, qui serait assimilé à un « clone de la RATP » au profit d'une modification du

statut du STIF, qui est l'unique autorité organisatrice des transports en Île-de-France. Plus précisément, il propose la coexistence de deux conseils d'administration au sein de cette structure dont l'un serait exclusivement consacré au projet du Grand Paris et accorderait une place aux représentants de l'Etat dans la mesure où ce dernier finance l'intégralité des infrastructures de la double boucle. Le STIF a fait la preuve de son efficacité et le professionnalisme de son personnel n'est plus à démontrer.

Concernant les contrats de développement territorial (CDT), il a considéré que l'Etat était très largement en position de force, le préfet ayant la faculté de rendre obligatoires à terme ces contrats « léonins ». Par ailleurs, il a estimé que leur mise en conformité avec les règles d'urbanisme existantes prendra environ trois années, remettant ainsi fortement en cause leur raison d'être. Enfin, il a estimé que rien ne s'opposait à ce que les CDT soient intégrés dans le SDRIF.

S'agissant de la question du logement, il a constaté que l'établissement public foncier régional fonctionne correctement dans cinq départements et a permis de créer de nombreux logements et de multiples surfaces de bureaux.

Concernant le développement du plateau de Saclay, le conseil d'administration du STIF examinera le 7 février 2010 le projet de création d'une autorité organisatrice de transport déléguée sur cette zone, répondant ainsi aux préoccupations traduites par l'article 29 du projet de loi. A cette occasion, il a souhaité que le Sénat se penche sur cet article et mette fin à une « aberration » qui consiste à permettre à la loi d'empiéter sur les prérogatives du STIF.

En conclusion, il a souligné l'appréhension négative qu'il avait du projet de loi et a souhaité que, à l'issue des élections régionales de mars prochain, le Gouvernement relance le dialogue avec le conseil régional d'Ile-de-France afin de faire aboutir le projet de révision du SDRIF.

**M. Jean-Pierre Fourcade**, **rapporteur**, a interrogé M. Jean-Paul Huchon sur quatre points :

- en réponse aux propos de M. Jean-Paul Huchon, estimant que l'examen du projet de loi à l'Assemblée nationale n'avait permis aucune amélioration, il a fait valoir que les députés avaient rendu le texte moins directif, évoquant l'articulation du Grand Paris et des projets de la région, le financement et le rôle des élus dans les contrats de développement territorial (CDT) ;

- la taxation des plus-values foncières liées à la réalisation des infrastructures peut-elle constituer une source importante de financement ?

- comment le tracé prévisionnel de la « double boucle » peut-il être mis en cohérence avec le plan de mobilisation dressé par la région ?

- s'agissant du SDRIF, un accord semblait possible au cours de l'été 2009 entre le conseil régional et l'État, sur la base d'une validation du SDRIF et de sa révision immédiate. Pourquoi n'a-t-il pas été possible d'aboutir ?

**M. Jean-Paul Huchon** a apporté les éléments de réponse suivants :

- les progrès enregistrés à l'Assemblée nationale ont été minces : les principes en matière de gouvernance n'ont pas été revus ; le SDRIF n'est toujours pas pris en compte par l'État ; aucune avancée n'a été faite en matière de logement, les CDT restent très contraignants pour les communes concernées ;

- sur le plan financier, aucune articulation entre le plan de mobilisation de la région et le « grand huit » n'est possible à ce jour, à moins que les propositions du rapport de M. Gilles Carrez ne soient mises en oeuvre. Sur le plan technique, c'est-à-dire sur le plan des tracés, alors qu'une concertation importante a eu lieu sur le projet « Arc Express » et qu'un accord a été trouvé tant sur le tracé que sur les villes traversées et sur les gares, le plan de M. Christian Blanc ne comprend aucune identification du tracé, des gares, ou même du matériel utilisé. Le tracé de la « double boucle » peut être rendu compatible avec le plan de mobilisation sur trois points : la prolongation d'Eole à l'ouest ; la prolongation de la ligne 14 jusque Saint-Ouen ; le projet Arc Express, même s'il n'y a pas encore de compatibilité sur le tracé ;

- une étude de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France (IAURIF) a évalué à moins de 100 millions d'euros les recettes issues d'une taxation des plus-values foncières, le rapport de M. Gilles Carrez estimant quant à lui ces recettes aléatoires et surévaluées ;

- l'accord sur le SDRIF n'a pas été possible du fait d'une opposition de la majorité régionale, suite à des propos déplaisants du secrétaire d'État à l'encontre de la région. Le conseil régional a cependant été quasiment unanime pour déférer devant le Conseil d'État le refus de transmettre le SDRIF au Conseil d'État.

**M. Yves Pozzo di Borgo** a estimé que, entre 2001 et 2007, le taux de croissance de la région Île-de-France avait été nettement inférieur à celui d'autres grandes métropoles mondiales. Il a rappelé que le groupe centriste avait été le seul groupe du Conseil de Paris à s'être opposé au SDRIF en 2007, estimant qu'il ne s'appuyait pas sur une réelle ambition économique pour la région. Il a regretté que le développement économique de la région se soit toujours fait à partir du centre de Paris, saluant l'originalité du « grand huit » de ce point de vue : le SDRIF constitue selon lui un plan reposant sur l'existant, alors que le projet du Grand Paris constitue un pari sur l'avenir.

**M. Christian Cambon** a regretté le déséquilibre entre l'est et l'ouest parisiens, notamment en matière de transports et d'emplois. S'agissant du SDRIF, il a estimé que le Gouvernement lui reprochait son manque d'ambition économique ainsi que le refus de densification du noyau central. Il a indiqué que, s'il n'était pas séduit à 100 % par le projet relatif au Grand Paris qui porte avant tout l'ambition d'un grand réseau de transport pour Paris et la grande banlieue, le plan a le mérite d'offrir un potentiel de développement pour les grande et petite couronnes. Le Grand Paris doit cependant se combiner avec l'amélioration des réseaux de transport existants. A ce propos, il s'est interrogé sur la compatibilité du Grand Paris avec les projets régionaux.

Concernant le financement du projet, **Mme Nicole Bricq** a posé les deux questions suivantes :

- s'agissant de la participation de l'État au renouvellement des contrats de projet : ce dernier sera-t-il en mesure de dégager des financements à hauteur de l'hypothèse de M. Gilles Carrez ?

- quelle sera la capacité d'emprunt de la société du Grand Paris ? Pourrait-elle demander un effort à la région ?

Après avoir qualifié d'ambitieux le discours du Président de la République du 29 avril 2009, **M. Jean-Pierre Caffet** a rappelé que le principal objectif du projet de loi était la croissance économique. Il a estimé que relier les différents pôles de développement d'Île-de-France ne serait pas vecteur de croissance.

S'agissant du logement, il a regretté le refus du secrétaire d'État d'avancer sur cette question essentielle, notamment au vu des objectifs de croissance et de créations d'emplois du projet. Par ailleurs, il a déclaré n'être point opposé au retour de l'État au sein des structures de gouvernance du STIF.

Après avoir rappelé que la majorité des collectivités territoriales des Yvelines avait rejeté le SDRIF car il ne prenait pas en compte certains projets importants en matière de transport, **M. Dominique Braye** a estimé que les problématiques de logement, de transports et d'emploi étaient intimement liées. Il a regretté l'absence de dispositions relatives au logement dans le projet, rappelant que le secrétaire d'État avait pris des engagements sur ce point à l'Assemblée nationale. Enfin, il a souligné que les CDT visaient à une mise en compatibilité et non à une mise en conformité des documents d'urbanisme, processus pouvant durer de six à huit mois.

Soulignant qu'il était nécessaire de trouver un équilibre entre emploi et logement, **M. Jacques Mahéas** a relevé que certaines zones de la Seine-Saint-Denis n'étaient pas reliées par le réseau de transport à certains pôles d'emploi comme Roissy ou Marne-la-Vallée et il a indiqué comprendre la réaction de certains élus de ce département suite à l'annonce de l'éventuelle réalisation d'une telle liaison *via* la « double boucle ». Enfin, s'agissant de la liaison Noisy-le-Sec-Sucy-en-Brie par la SNCF, il a regretté que rien ne soit encore décidé et souligné qu'un consensus était nécessaire sur ce projet.

Considérant, à son tour, que le fait de relier les pôles de compétitivité entre eux ne suffirait pas à créer de la croissance, **Mme Dominique Voynet** a souligné que, pour permettre la création de nombreux emplois, une offre de logement adaptée devait être offerte. En conséquence, elle a mis en avant les nécessaires diversité et mixité en matière de logement. Elle a estimé que la faiblesse du projet de loi était qu'il ne répondait pas à la tension existante entre les préoccupations actuelles en matière de transport et un projet de long terme. Enfin, elle a regretté l'inadaptation des procédures d'autorisation en matière d'urbanisme commercial.

Après avoir exprimé la crainte que ce projet ne conduise à centraliser les richesses en Île-de-France, **Mme Brigitte Gonthier-Maurin** a rappelé le contenu de l'article 10 du projet de loi qui vise à ce que les réserves foncières puissent être entamées, y compris à titre gratuit, par la société du Grand Paris. Elle a estimé que le projet conduirait à la mise en concurrence de territoires entre eux, à la création de nouvelles zones de non-développement et qu'il serait donc, comme d'autres réformes menées par le Gouvernement, la source de nouvelles inégalités.

En réponse à l'ensemble des intervenants, **M. Jean-Paul Huchon** a apporté les éléments de réponse suivants :

- le SDRIF ne comporte aucun objectif en matière de taux de croissance mais des objectifs en matière de taux d'emploi par département validés par chaque département. En extrapolation, ils correspondent à un objectif de croissance de 2 %. Il a rappelé que le taux de croissance francilien a toujours été supérieur au taux national. Il s'est déclaré sceptique quant à l'impact en matière de croissance de la mise en lien des pôles de développement, soulignant par ailleurs le potentiel de développement de la Seine-Saint-Denis. Estimant impossible de développer la région en laissant certains territoires à l'abandon, il a indiqué que le polycentrisme était le choix fait dans le cadre du SDRIF ;

- le SDRIF doit être adapté sur la base des conclusions du rapport de M. Gilles Carrez qui permet de financer le plan de mobilisation. Il a estimé indispensable d'améliorer les lignes existantes, à l'exemple des investissements de la région en faveur de la ligne Éole, avant de créer un nouveau réseau desservant des pôles de développement potentiels ;

- le président du conseil régional ne préside le STIF que depuis mars 2006, alors que la gouvernance en matière de transport a été marquée par l'inertie et l'incurie pendant les trente années précédentes ;

- les CDT peuvent être utilisés dans le cadre du SDRIF avec des cahiers des charges précis. Il a indiqué réfléchir à un pacte avec les maires bâtisseurs, visant à leur donner la priorité en facilitant la construction d'équipements, notamment scolaires et sociaux, indispensables ;

- le SDRIF présente l'avantage d'être prescriptif : l'Etat doit donc prendre ses responsabilités ;

- un syndicat semblable au STIF pourrait utilement être créé dans le domaine du logement s'il était doté de pouvoirs règlementaires. En matière de respect de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU), la région devrait disposer d'un pouvoir réglementaire, du fait de l'absence d'action des préfets en la matière ;

- à la fin de la construction du « grand huit », l'Etat remettra en gestion l'équipement au STIF, mais sans aucune garantie sur l'étanchéité du financement de l'investissement.

## Audition de MM. Jacques Jean-Paul Martin et Michel Teulet, vice-présidents, et de M. Gilles Catoire, secrétaire général, de l'Association des maires d'Ile-de-France

Puis, la commission a procédé à l'audition de **MM. Jacques Jean-Paul Martin et Michel Teulet, vice présidents de l'Association des maires d'Ile-de-France (AMIF), et de M. Gilles Catoire, secrétaire général de cette association**. Après avoir prié les membres de la commission spéciale de bien vouloir excuser l'absence de M. Claude Pernes, président de l'Association des maires d'Ile-de-France, **M. Michel Teulet**, vice-président de l'AMIF a tout d'abord précisé que l'AMIF, regroupant la quasi-totalité des 1 281 maires de la région, était une association pluraliste d'élus et n'avait donc pas de position unique. Il a cependant relevé deux points de consensus au sein de cette association dans le cadre de la réflexion sur le Grand Paris : le rôle irremplaçable des maires dans la mise en place de ce projet et la nécessaire solidarité qui doit permettre de remédier, par des ajustements, aux inégalités présentes dans les territoires. Le montant de la taxe professionnelle, émanant, dans la petite couronne, à 80 % de Paris et du département des Hauts-de-Seine et à 20 % du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis, est révélateur de ce phénomène de déséquilibres économiques entre les territoires.

Il a ensuite apporté un certain nombre de précisions :

- ces déséquilibres résultent, pour la plupart d'entre eux, des différents aménagements de développement économique intervenus dans le passé, certains territoires « interstitiels » n'en ayant pas bénéficié au même degré ; - la région d'Ile-de-France constitue intrinsèquement une force justifiée par sa vocation de capitale européenne ;

- les pôles de développement doivent prendre en compte ces espaces interstitiels et les déséquilibres entre les zones est et ouest de la région ;

- la solidarité financière doit jouer entre les différents territoires d'autant plus que les salariés des entreprises versant la taxe professionnelle viennent généralement de ces espaces interstitiels ;

- l'unité doit présider à un développement économique harmonieux sur l'ensemble du territoire régional.

**M. Gilles Catoire**, **secrétaire général de l'AMIF**, a ensuite évoqué plusieurs points :

- les enjeux du débat sur le Grand Paris sont également des enjeux nationaux, qui concernent la France entière, mais aussi internationaux, dans la mesure où l'Ile-de-France présente une attractivité économique importante dans le cadre plus vaste d'une compétition internationale ;

- la nécessité ou non de consacrer une loi spécifique à la région Ile-de-France ;

- le paradoxe qui ressort de la reprise en main de l'Etat centralisé au niveau du Grand Paris alors que, dans le même temps, les populations des départements et territoires d'outre-mer sont consultées, pour toute modification structurelle, en vertu des articles 72 et 73 de la Constitution ;

- le retard manifeste dans l'organisation territoriale de l'Ile-de-France ainsi que dans la mise en place des agglomérations et de l'intercommunalité - hormis les villes nouvelles - qui a plus souvent traduit des conditions d'opportunités plutôt que des logiques fortes ;

- l'absence de consensus politique pour un éventuel regroupement de départements alors qu'on observe un niveau important de coopération entre élus de sensibilités différentes ;

- l'établissement public du Grand Paris réserve une part trop restreinte aux collectivités par le biais d'un représentant unique au sein de son conseil de surveillance ;

- la loi sur le droit au logement opposable (DALO) est inapplicable à ce jour en Ile-de-France avec des programmes de démolition-reconstruction dans le cadre du programme de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU) qui s'échelonnent sur cinq ans, et le logement n'occupe qu'une place marginale dans les contrats de collectivités ;

- l'AMIF souhaite être réellement partie prenante de la mise en oeuvre des projets d'aménagement confiés à la Société du Grand Paris.

**M. Jacques Jean-Paul Martin**, vice-président de l'AMIF, a ensuite présenté ses observations :

- la restructuration des transports en Ile-de-France, notamment à Paris et dans la petite couronne, est une nécessité et il faut plutôt privilégier des voies radiales à des rocades ;

- le constat d'un déplacement de la notion de centralité de Paris à la banlieue doit conduire à réfléchir aux déplacements inter et intra-banlieues ;

- si la proposition portée par la Société du Grand Paris (SGP) répond à des besoins très forts en matière de transports, il faut veiller à ce que sa mise en oeuvre ne soit pas décevante : à cet égard, il est indispensable de ne pas se cantonner au projet initial sur l'organisation de la future rocade automatique avec une quarantaine de stations et une vitesse moyenne de plus de 60 km/h, qui, s'il permet de relier des territoires entre eux, ne suffit pas à développer des territoires déjà denses et qui cherchent à créer de l'emploi là où habitent les gens ; ce projet en l'état peut laisser penser que la rocade automatique permettra la liaison entre les aéroports et les territoires de projets plutôt que l'irrigation de tous les territoires ;

- le système de transports mis en place ne doit pas conforter la situation actuelle qui fait des villes de proche banlieue ou de la petite couronne des réservoirs d'habitat au service de territoires de projets ;

- les questions d'inter-stations, de rapidité et de tracé du métro en banlieue doivent être étudiées avec soin ;

- il est satisfaisant que l'Etat participe à un projet qui concerne en réalité tout le territoire, mais un juste équilibre doit être trouvé entre la participation de l'Etat et celle des collectivités, notamment des

intercommunalités ;

- les rôles respectifs de l'Etat et des collectivités territoriales dans les contrats de développement territorial sont à préciser dans le sens d'un partenariat complet pour la valorisation du foncier des territoires à développer ;

- l'AMIF souhaite obtenir des précisions sur les rôles respectifs de la Société du Grand Paris et la collectivité concernée dans les domaines du droit d'expropriation, des indemnisations, du prix du foncier ;

- un éclairage doit également être apporté sur la valorisation de ces territoires pour déterminer s'il s'agit de valoriser l'activité principalement, ou bien, de façon équilibrée, l'activité et le logement ;

- il existe des déséquilibres en termes de taux d'emploi entre les communes de la petite couronne et Paris et le système de transports mis en place ne doit pas favoriser les transhumances ;

- un tracé de la rocade situé entre 7 et 9 kilomètres du périphérique permettrait la valorisation de la petite couronne ;

- le problème de la liaison du pôle de développement de Val de Fontenay doit être pris en compte, en essayant de relier ce pôle au système de transports conduisant à Marne-la-Vallée ;

- le tracé proposé par la SGP à l'est de Paris permet de désenclaver les territoires à condition qu'il ne se fasse pas au détriment de secteurs déjà porteurs de développement comme celui de Val-de-Fontenay ;

- Orbival a demandé à ce que la tangentielle nord soit prolongée au-delà de Val-de-Fontenay pour rejoindre Orly par le sud de l'Ile-de-France ;

- le tracé est intéressant à condition de relier à l'est comme à l'ouest, les pôles de développement à cette rocade rapide et que le maillage soit bien pris en compte par le biais de gares d'interconnexion.

**M. Jean-Pierre Fourcade, rapporteur**, s'est félicité d'entendre le point de vue des maires exprimé par l'AMIF et a ensuite souhaité connaître le point de vue des intervenants sur quatre sujets :

- le rôle des maires, des intercommunalités et des départements au sein des structures de la société du Grand Paris, et également au sein de l'établissement public de Saclay ;

- le périmètre des domaines concernés par les contrats de développement territorial ;

- la question d'une taxation des plus-values immobilières liées au financement des infrastructures ;

- l'articulation du plan de mobilisation du conseil régional et de celui de la future rocade automatique en ce qui concerne les méthodes de financement et le niveau des tarifs mis en place.

Lui répondant, **M. Michel Teulet** a exprimé son inquiétude sur plusieurs points :

- il existe un risque que le schéma de transports mis en place par la société du Grand Paris ne favorise le développement économique des gares sans réussir à créer des pôles et des zones d'activité économique entre elles ;

- la participation des collectivités territoriales au financement de ces projets doit éviter d'accentuer les déséquilibres entre les territoires.

Les contrats territoriaux doivent être adaptés à chaque cas, à l'exemple de Monfermeil-Clichy où l'implantation d'une gare doit permettre non seulement de désenclaver, mais aussi d'irriguer le territoire pour éviter un réenclavement ultérieur.

**Mme Nicole Bricq** a souhaité savoir si ces contrats territoriaux devaient donner lieu à l'établissement d'un cahier des charges.

**M. Jacques Jean-Paul Martin** a indiqué que chaque contrat devrait effectivement être adapté au territoire de la gare traversée par le transport. La valorisation du foncier qui en résulte ne doit pas bénéficier en intégralité à la Société du Grand Paris mais être partagée avec la collectivité d'accueil.

Les conclusions du rapport de M. Gilles Carrez sur le financement du projet de transports du Grand Paris sont très pertinentes, mais il ne faut pas perdre de vue les objectifs de facilité et de liberté de déplacement pour tous les usagers à des prix intéressants.

Le plan de mobilisation de la région d'Ile-de-France doit rapidement requalifier et moderniser les transports en commun qui sont aujourd'hui indignes, et il doit être coordonné avec le futur métro automatique, dans une logique de fructueuse complémentarité.

**M. Gilles Catoire** a souhaité que l'article 8 du projet de loi, concernant la composition du conseil de surveillance de l'établissement public « Société du Grand Paris », prévoir deux représentants, respectivement pour les communes et pour les intercommunalités. La réflexion sur le mode de financement à travers un péage urbain doit être poursuivie. Il s'est également interrogé sur la compatibilité de l'article 15 du projet de loi, prévoyant la délégation de la maîtrise d'ouvrage, avec la législation européenne.

**M. Christian Cambon** a indiqué qu'il était aujourd'hui nécessaire d'ajouter des gares afin d'apporter des améliorations sensibles au tissu territorial interstitiel en termes de développement économique. Il s'est interrogé sur les améliorations que le Sénat pouvait apporter dans la répartition des responsabilités entre les maires et la Société du Grand Paris, et il a souhaité savoir si les projets futurs d'aménagement autour des gares devaient être principalement axés sur le logement ou sur le développement économique.

**Mme Dominique Voynet** s'est demandé pourquoi les territoires en question devraient participer financièrement à ces projets qui relèvent de la responsabilité de l'Etat, puisqu'il s'agit de créer un réseau reliant des pôles de développement économique de niveau mondial. Elle a souhaité obtenir des précisions sur le rôle exact qui serait assigné aux maires dans ce projet ainsi que sur l'articulation prévue entre l'Etat, la Société du Grand Paris et les territoires, notamment pour ceux où les pôles seraient créés *ex nihilo* et où il n'y a pas, par définition, de tradition de concertation.

**M. Michel Teulet** a indiqué que, en dépit de la montée en puissance de l'intercommunalité, la commune devait conserver la maîtrise des questions d'urbanisme et d'aménagement.

Il a souhaité que le futur métro automatique contribue à corriger les déséquilibres est-ouest de la région Ile-de-France dans le domaine du logement et du développement économique.

**M. Jacques Jean-Paul Martin** a fait valoir que les contrats de développement territorial devaient prévoir le partage de la valorisation foncière entre l'Etat et les collectivités territoriales. Il a jugé souhaitable que les communes ne délèguent pas aux établissements publics de coopération intercommunale la compétence en matière d'aménagement.

**M. Gilles Catoire** a mis en avant le risque qu'en se focalisant sur la question du logement, le contrat de développement territorial ne relègue au second plan le nécessaire développement économique du territoire.

**M. Michel Teulet** a plaidé pour que l'Association des maires de France, eu égard à sa forte représentativité, fasse partie du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris.

**M. Jacques Gautier** s'est interrogé, d'une part, sur le périmètre qui serait retenu pour les contrats de développement territorial, d'autre part, sur la possible hostilité de la population à l'implantation des gares du futur métro automatique.

**M. Michel Teulet** a fait valoir que le périmètre devrait être adapté à la réalité des territoires concernés, et que, s'il était en effet possible de prévoir une mobilisation de certaines communes contre la création de gares dans un coeur de ville fortement urbanisé, la plupart d'entre elles voyaient dans l'arrivée d'une gare un formidable outil de développement et d'attractivité.