## 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 XXI$^{e}$ 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

## 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.