

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I I I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Audition de M. Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du
Développement de la région capitale, sur le projet de loi sur le
Grand Paris 2

Mercredi
28 octobre 2009
Séance de 10 heures 30

Compte rendu n° 8

SESSION ORDINAIRE DE 2009-2010

**Présidence de
M. Christian Jacob**
Président



La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a entendu **M. Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du Développement de la région capitale, sur le projet de loi sur le Grand Paris (n° 1961).**

M. le président Christian Jacob. Le projet de loi que vous allez nous présenter, Monsieur le secrétaire d'État, est le premier texte qui est renvoyé à la commission assorti d'une étude d'impact, conformément aux nouvelles dispositions constitutionnelles.

Après que vous nous aurez présenté l'architecture de ce texte, nous donnerons la parole aux représentants des groupes politiques et à notre rapporteur, M. Yves Albarello, puis les commissaires poseront leurs questions.

M. Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale. Il y a un an et demi, en mars 2008, le Président de la République créait le secrétariat d'État pour le développement de la région capitale. La démarche était radicalement nouvelle, puisqu'on se situe là, sur une mission circonscrite et géographique, dans une logique de prospective, en visant l'horizon 2020, et non dans la gestion du quotidien. Selon la lettre de mission qui m'a été donnée, il s'agit d'établir une stratégie pour *« permettre à la France de tenir son rang dans la compétition des territoires, en faisant de sa capitale une « ville-monde » ouverte, dynamique, attractive, créatrice de richesses et d'emplois, et qui constitue pour la nation un atout décisif dans la compétition économique du XXI^e siècle »*.

Paris fait aujourd'hui partie des quatre villes-monde reconnues comme telles avec Londres, Tokyo et New York. Mais Shanghai et Bombay sont déjà sur les rangs pour nous rejoindre. La compétition mondiale ne peut souffrir aucune faiblesse, le moindre décrochage est fatal. La région capitale doit fortifier tous ses potentiels, les accroître, les diversifier, en susciter de nouveaux.

Le Grand Paris, ville-monde au cœur de la région capitale, a aussi, pour reprendre la définition de Fernand Braudel, vocation à favoriser le développement d'une économie-monde. Son articulation avec les métropoles régionales françaises, en particulier grâce au réseau de TGV et au réseau numérique, sera décisive pour redonner à l'économie de notre pays sa modernité et son efficacité.

Le projet du Grand Paris est né aussi de l'engagement international fort de notre pays pour mettre en œuvre les accords de Kyoto. Nous devons trouver de nouveaux modes de croissance qui diminuent les émissions de gaz à effet de serre, affrontent les changements climatiques, imaginent les moyens d'utiliser avec intelligence les ressources en eau et en énergie, prennent en compte les risques d'inondation et les problèmes de sécurité alimentaire. Ces questions se posent à toutes les métropoles du monde et toutes doivent trouver des solutions originales, adaptées à leur territoire, à leur géographie, à leur histoire, à leurs institutions, à leur économie. S'engager dans le projet du Grand Paris, c'est, dans un même élan, permettre la croissance du produit intérieur brut PIB et le renforcement de la cohésion sociale, mais aussi répondre aux objectifs du rapport Stiglitz. C'est avoir l'ambition de faire du Grand Paris la capitale de l'art de vivre au XXI^e siècle.

L'originalité de la démarche réside dans le lancement d'une vaste réflexion d'architectes-urbanistes sur la métropole urbaine et culturelle de demain, et, concomitamment, dans la proposition d'une projection économique et sociale, scientifique et innovante, d'un Grand Paris situé au cœur du monde.

C'est à partir de ces travaux que le secrétariat d'État a élaboré une méthode, dont l'objectif principal est de préparer et de mettre en œuvre le plus rapidement possible les dispositifs fondamentaux qui doivent permettre la réalisation, de manière cohérente, des objectifs identifiés. Pour la première fois en France, une infrastructure de transport sera réalisée de manière cohérente avec le développement économique, l'urbanisme et l'architecture, autour des territoires qu'elle relie.

Pour cela, il faut trouver le tempo juste entre l'impatience des enthousiasmes et le frein des immobilismes, ce qui n'est pas toujours simple. Tel est l'objet du texte qui vous est présenté.

Après ce projet de loi relatif au Grand Paris 1, d'autres seront encore nécessaires, concernant la région capitale, son extension, voire la nécessaire articulation avec les grandes métropoles régionales. En parallèle aux projets d'urbanisme dévoilés au Palais de Chaillot, en avril dernier, de nombreux travaux ont été menés. Je ne citerai que la cartographie des potentiels de l'Île-de-France, qui nous ont surpris par leur diversité, leur richesse, mais aussi par des faiblesses, des scléroses ou des ségrégations.

Nous avons identifié des territoires de compétitivité qui sont à même d'être des clés essentielles pour l'affirmation du Grand Paris dans la compétition mondiale. Ce ne sont pas des centres créés *ex nihilo* : ils existent, nous allons les étoffer, leur donner des moyens d'être économiquement, mais aussi en termes de qualité de vie, plus dynamiques, plus compétitifs, plus attractifs à un niveau mondial. Nous allons aussi mieux les relier à la fois entre eux et au territoire régional et national.

Nous avons imaginé l'organisation d'un « *espace propice à la création et à l'innovation* », avec un schéma de transport qui mette « *en cohérence la carte de l'habitat, des lieux de travail, des lieux de loisir et des transports* ». Ce sera un réseau de métro automatique de 130 kilomètres environ, qui fait éclater le modèle de transport de la région parisienne encore largement radioconcentrique alors que 70 % des trajets se font aujourd'hui de banlieue à banlieue. Après le métropolitain et le RER, ce sera la troisième génération des grands modes de transport parisiens.

C'est une bataille décisive, à la charnière entre la compétitivité économique et l'attractivité mondiale, par la valorisation des territoires à haut potentiel scientifique et économique, le développement de grands projets urbains et l'amélioration des conditions de vie quotidienne des citoyens de la région capitale.

Cette bataille, il faut la mener rapidement, afin de rendre concrets au plus vite les effets bénéfiques pour tous : pour les habitants de la région capitale, dont il réduira les temps de transport et les désagréments qui y sont liés grâce à un réseau interconnecté sur le réseau existant ; pour les entreprises et les citoyens, auxquels il rendra l'accès aux grands aéroports et aux gares TGV plus aisé ; pour les étrangers qui pourront plus vite accéder aux centres névralgiques – économiques, financiers, scientifiques – de la région capitale et dont l'activité facilitée sera une source d'attractivité pour notre pays. Le projet de loi permet, sous l'égide de l'établissement public « Société du Grand Paris » la réalisation très rapide de ce réseau de transports qui sera la colonne vertébrale du Grand Paris. La Société du Grand Paris, chargée de la réalisation du réseau de métro automatique, pourra participer à l'aménagement des territoires autour des nouvelles gares. Son conseil de surveillance associera l'État, la région et les départements d'Île-de-France, ainsi que la Ville de Paris.

Pour une plus grande efficacité, le projet met aussi en place une procédure adaptée, garantissant la pleine participation du public à son élaboration. Cette procédure optimisée permettra d'aller plus vite, sans réduire pour autant le temps accordé aux millions de citoyens concernés pour s'exprimer et influencer sur le projet.

Après la consultation du public et l'adoption par décret en Conseil d'État du tracé et des gares du schéma d'ensemble, le texte de loi permet la signature de contrats de développement territorial autour des gares pendant une durée de 18 mois. Ces contrats pourront être signés entre l'État et les communes ou établissements publics de coopération intercommunale. Les collectivités locales continueront ainsi d'être les premiers acteurs de leur développement. Ces contrats, pleinement partenariaux, donneront le cadre et les outils de l'élaboration d'une stratégie de développement économique et urbain dans les périmètres définis entre l'État et les communes. Ils pourront comporter une stratégie foncière.

L'autre pôle du projet concerne le territoire de Saclay. Ce site est emblématique des formidables potentiels de la région capitale qui ne sont pas pleinement exploités et peuvent l'être mieux. L'innovation est aujourd'hui l'un des points forts de la compétitivité de la région capitale, qui concentre à elle seule 78 000 chercheurs français. Saclay, qui possède une concentration d'excellence unique en France, peut devenir une *Silicon Valley* française, avec une identité forte, reliée aussi bien au monde entier qu'aux pôles de compétitivité des régions, dans une dynamique réciproque. À l'heure où l'innovation est un facteur essentiel de la croissance, le *cluster* de Saclay est une opération d'intérêt national.

Nous souhaitons doter ce *cluster* de conditions plus attractives, afin de donner aux étudiants, chercheurs, entrepreneurs, créateurs de *start-up*, la possibilité de bénéficier de conditions de vie, de travail, d'échange qui leur soient favorables. Les liaisons avec le centre de Paris, les aéroports, les autres zones d'activité économique, seront rendues infiniment plus aisées. Mais à Saclay, des espaces non urbanisés verront aussi leur vocation naturelle, agricole, paysagère et forestière protégée et privilégiée. Dans un souci de développement durable, l'étalement et le gaspillage de l'espace seront refusés.

C'est pour mener cette grande opération que le projet de loi propose de créer un établissement public de type nouveau, scientifique et technologique, doté de compétences en matière de valorisation et de développement économique. Il associera dans sa gouvernance l'État, les collectivités territoriales, la communauté scientifique et les acteurs économiques.

Le texte qui vous est présenté correspond à l'acte I, celui des nécessaires fondations du Grand Paris. Il exprime notre volonté, comme l'a rappelé le Président de la République, « *de penser l'avenir de Paris dans le cadre d'une stratégie d'aménagement et de développement des territoires à l'échelle nationale* ». C'est un grand espoir. C'est un grand pari pour la région capitale, mais aussi pour le pays tout entier.

M. le président Christian Jacob. Je vous remercie pour ce tour d'horizon qui met en exergue l'envergure nationale de ce projet qui dépasse de loin le seul cadre de la région Île-de-France.

Mme Annick Lepetit. Pour le groupe SRC, ce projet de loi soulève de nombreuses questions.

Nous avons bien noté que nous n'en sommes qu'à l'acte I et que d'autres textes sont à venir. Cela étant, cette audition concerne le projet de loi que nous examinerons en séance

publique dans moins de trois semaines. Alors que vous insistez à juste titre, dans l'exposé des motifs, sur le développement durable, cette notion est peu présente dans les articles. La question de l'habitat, par exemple, ou celle des parcs régionaux, sont-elles exclues du Grand Paris ? En quoi le texte est-il en cohérence avec le projet d'aménagement global que vous venez d'exposer ?

Vous accordez la priorité à la question des transports. Quel sera le périmètre exact du « *schéma d'ensemble des infrastructures* » de transport public du Grand Paris mentionné à l'article 2 ? Qui l'établira ? C'est aujourd'hui le STIF (syndicat des transports d'Île-de-France) qui représente les collectivités territoriales en matière de transport. Pour recueillir leur avis, est-ce à cette instance que vous pensez ? Elle n'apparaît nulle part dans le projet de loi et l'étude d'impact ne la mentionne qu'à partir du titre III.

Alors que les responsables des entreprises publiques de transport que nous avons auditionnés ces dernières semaines accordent la priorité à l'amélioration du réseau existant, comment comptez-vous articuler le futur réseau avec les infrastructures actuelles. S'il est destinataire de l'infrastructure prévue et s'il est prévu de lui attribuer, *in fine*, la responsabilité du transfert des charges, il serait normal que le STIF soit associé en amont aux décisions.

Dans les nombreux articles de presse consacrés au Grand Paris, on parle d'une quarantaine de gares nouvelles. Le projet de loi n'en faisant pas mention, pourriez-vous nous en dire quelques mots ? Ces gares seront-elles véritablement nouvelles et quelle sera, là aussi, l'articulation avec les gares existantes ? Ces dernières seront-elles réaménagées, et moyennant quels financements ?

Enfin, il est indiqué à la page 37 de l'étude d'impact que « *l'organisation de l'exploitation des infrastructures du futur schéma suppose [...] la gestion coordonnée de plusieurs services de transport sur des tronçons de l'infrastructure communs* », notamment en ce qui concerne la ligne 14. Pourriez-vous apporter des précisions à ce sujet ?

M. Yanick Paternotte. Le groupe UMP se félicite de la rapidité avec laquelle ce texte arrive en discussion au Parlement. Nous éprouvons néanmoins une certaine frustration : ce n'est que le premier étage d'une fusée que nous aimerions voir dans son intégralité.

Le texte que nous examinons traite essentiellement des transports et du site de Saclay. Je crois qu'il faut plus généralement mettre en exergue la synergie entre la région capitale et les provinces et métropoles régionales. La réflexion vaut pour tout mode de transport : on ne peut opposer un mode à l'autre, il faut une complémentarité et une capillarité.

La prolongation de la ligne 14 sur l'axe nord-sud, celle d'Éole sur l'axe est-ouest, et la réalisation des deux boucles représentent un enjeu technologique majeur. Quelle technologie entendez-vous développer : celle du pneu, c'est-à-dire celle de la ligne 14, ou celle du fer, qui est celle de l'interface interopérable ? Alors que l'on parle d'une gare TGV à Pleyel, comment gèrera-t-on les intermodalités pour assurer une bonne connexion avec les métropoles de province ? La compatibilité des technologies est un vrai sujet qui a des incidences sur les financements et les tarifications, et qui soulève surtout des problèmes de vie courante qu'il serait pertinent d'aborder.

Par ailleurs, quel sera le rôle des élus ? L'« *urbanisme de projet* » évoqué à l'envi dans l'exposé des motifs au sujet de l'article 1^{er} et du titre IV suppose une conception

préalable. Où placera-t-on le curseur, sachant que l'article 2 prévoit une consultation du public avant que le tracé du réseau et l'emplacement des gares ne soient définis par un décret en Conseil d'État ? Si des élus soutiennent un bon projet – comme c'est le cas du triangle de Gonesse –, obtiendront-ils la gare qui va avec, ou est-il devenu inutile de travailler à des projets en amont ? Certes, je suis partisan d'un aménagement du territoire réalisé à partir des infrastructures – faute de quoi les infrastructures ne sont jamais réalisées : voyez la rocade ouest de la Francilienne –, mais comment les élus qui portent des projets pourront-ils influencer sur le tracé alors qu'ils ne sont pas décideurs en la matière ? L'idée d'un décret en Conseil d'État me paraît assez réductrice par rapport à l'ambition territoriale affichée.

L'article 17 prévoit que la RATP assurera la gestion des infrastructures des réseaux ferroviaires en Île-de-France. Cela mérite clarification. Voyez le débat qui a eu lieu à l'occasion du projet ARAF, dont le texte définitif a été adopté hier en commission mixte paritaire. Nous remplaçons notamment l'ancienne ordonnance de 1959 par un nouvel article qui est la résultante du règlement européen « *Obligations de service public* ». Qu'en sera-t-il du partage des compétences entre l'ARAF et la RATP ?

M. Stéphane Demilly. Le Président de la République souhaite donner au Grand Paris une « *façade maritime* », notamment par la construction d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre Paris et Le Havre et par le développement du port du Havre, qui deviendrait la porte d'entrée principale des marchandises acheminées vers Paris par voie maritime et fluviale – place occupée par Anvers actuellement.

Comment prévoit-on de coordonner ce projet et celui de canal à grand gabarit Seine-Nord Europe, grande priorité européenne et nationale dans le cadre du Grenelle de l'environnement et du plan de relance ?

Par ailleurs, la nouvelle ligne à grande vitesse Paris-Le Havre permettra-t-elle la desserte de la capitale de la Picardie, Amiens ?

Enfin, la SNCF souhaiterait pour l'Île-de-France davantage de gares TGV qu'il n'en est prévu dans le projet du Grand Paris. Ne risque-t-on pas, dès lors, de renforcer l'organisation « *radioconcentrique* » du réseau autour de Paris, au détriment des indispensables liaisons TGV directes entre capitales régionales ?

M. Yves Albarello, rapporteur. Monsieur le secrétaire d'État, vous avez beaucoup de chance de défendre un projet de loi aussi exaltant.

Le projet de Grand Paris est d'envergure nationale, d'autant que la France est la première destination touristique au monde. Nous disposons déjà d'infrastructures importantes : Roissy-Charles de Gaulle est, en nombre de mouvements, le premier aéroport européen, Le Bourget est le premier aéroport d'aviation privée, plusieurs gares TGV irriguent le territoire national. En outre, le projet représente 1 million d'emplois sur une quinzaine d'années et une croissance de 1,5 % du PIB francilien, soit 5,3 milliards d'euros par an. Nous posons aujourd'hui les fondations de ce grand projet pour la France. C'est, pour reprendre votre expression, l'acte I. Pourriez-vous nous en dire plus sur l'acte II, voire sur l'acte III ?

Ma deuxième question a trait aux territoires de développement, qui, à y regarder de près, risquent de provoquer la frustration de certains départements. La répartition de ces territoires est-elle figée ou évolutive ?

Par ailleurs, je souhaiterais que vous précisiez les effets du projet au plan national. Je ne voudrais pas qu'on l'interprète comme un projet seulement parisien ou francilien, mais que l'on souligne au contraire l'effet de levier qu'il aura au bénéfice de la France entière.

Permettez-moi enfin d'allumer un signal d'alarme : j'estime qu'on ne pourra faire l'économie d'un diagnostic du réseau existant. Réaliser une double boucle automatique de 130 kilomètres, fonctionnant 24 heures sur 24, capable de transporter 40 000 passagers par heure en période de pointe, c'est très bien. Mais le réseau que les Franciliens utilisent aujourd'hui n'est pas en très bon état. Il est donc impératif d'engager le diagnostic de ce réseau et d'envisager son avenir concomitamment au développement de la double boucle.

M. le président Christian Jacob. Les élus sont très sensibles à la question du raccordement du réseau de transport en projet au réseau existant. Dans la Grande Couronne, notamment, comment les points de desserte seront-ils reliés aux nouvelles gares ?

Nous souhaiterions également avoir l'assurance que le projet ne fera pas concurrence au réseau existant en remettant en cause la continuité de son financement, tant en dépenses d'entretien qu'en investissements.

M. le secrétaire d'État. Afin de mettre en évidence les éléments de cohérence qui ont guidé notre réflexion, je commencerai par répondre à la question des compétences. Il faut dissiper une certaine confusion à ce sujet. Le projet de loi ne modifie pas les compétences de la région en matière de transport. Tout au plus pourrions-nous avoir une discussion sur une partie des compétences du STIF s'agissant de la réalisation d'ouvrages nouveaux en Île-de-France – discussion toute théorique car, jusqu'à présent, le STIF a toujours délégué la maîtrise d'ouvrage à Réseau ferré de France (RFF) ou à la RATP pour les ouvrages d'une certaine importance.

La compétence de l'État, quant à elle, s'exerce contractuellement dans le cadre du contrat de projets État-région (CPER), sur des objectifs précis et limités dans le temps, avec une clé de répartition des financements. Le CPER comprend des clauses de revoyure – l'an prochain, en l'occurrence – et fera l'objet d'une nouvelle négociation en 2013.

À côté de cet exercice normal, il faut distinguer la compétence de l'État « stratège », garant du temps long pour la nation, qui peut décider lorsqu'il estime, après évaluation, que son intervention est nécessaire. Ç'aurait été le cas, par exemple, si nous avions dû organiser des Jeux olympiques.

S'agissant de la région capitale et du Grand Paris, l'État a considéré que les enjeux de compétitivité entre les villes-monde, l'accélération des échanges, les potentiels existants et la perspective de la sortie de crise nécessitaient une implication stratégique au nom de l'intérêt national. C'est pourquoi il propose au Parlement un dispositif spécifique pour assurer la réalisation et le financement d'un réseau structurant.

En une période électorale où la confusion peut s'ajouter à la confusion, il était indispensable de définir les compétences respectives de la région et de l'État. Le Président de la République a indiqué le 29 avril dernier que les engagements pris par l'État dans les CPER seraient intégralement tenus.

J'en viens à la question de la vision globale. Bien entendu, un projet de cette nature ne peut être ramené à un seul réseau de transport, même s'il s'agit là d'un élément structurant

à l'instar de ce que furent les routes et les chemins de fer. Il englobe, comme l'a justement rappelé Mme Lepetit, l'habitat, l'économie, la culture... La discussion du projet de loi permettra au Parlement d'aborder cette question globale au travers des territoires stratégiques de développement qui s'articuleront autour des gares. Ces territoires n'ont pas été choisis au hasard, mais compte tenu de leurs potentialités qui peuvent devenir des vecteurs de développement importants.

Au sud de Plaine Commune, par exemple, nous avons identifié avec les élus locaux un potentiel exceptionnel en matière d'industries de la création, qui ne figurait dans aucun document et dans aucun programme politique. Du cinéma et de la télévision à la mode et au luxe, en passant par les activités lyriques, les jeux vidéo, le numérique, toutes les conditions sont réunies pour disposer, en l'espace de dix ans, d'un des trois pôles mondiaux des industries de la création. Et je pourrais citer, outre Saclay, trois ou quatre autres exemples de ce type dans des domaines différents.

À ce sujet, il convient de préciser que les portes d'entrée d'une ville-monde ne sont plus la porte de Pantin ni la porte des Lilas, mais les aéroports de Roissy, d'Orly, du Bourget, et les gares d'interconnexion du TGV.

Ce n'est pas l'État qui déterminera les limites des territoires stratégiques de développement : il vous est proposé dans ce texte un dispositif original qui permettra de concilier l'efficacité et le respect des compétences que les lois de décentralisation ont conférées aux communes ou aux groupements de communes. La délimitation se fera conjointement avec les communes. Certains territoires seront assez étendus, d'autres beaucoup plus ramassés. Il n'est nullement envisagé d'en créer sur 50 ou 100 hectares, autour des deux ou trois gares que l'on pourra encore constituer à Paris sur le réseau de métro automatique : cela n'aurait pas de sens. En revanche, un grand nombre de maires estiment que la mise en œuvre de politiques de développement économique, de restructuration urbaine, de gestion sociale, de formation, etc., suppose des territoires relativement étendus. L'examen se fera au cas par cas, dans la discussion et au travers des contrats de développement, et il portera bien entendu sur les questions de l'habitat, de la mixité, de la culture, de l'économie, en s'appuyant sur des bases concrètes et parfaitement assumées par les collectivités locales.

S'agissant des gares, certaines sont d'ores et déjà identifiées (Roissy, Orly, Pleyel, par exemple), sans que l'on sache pour autant leur emplacement exact. Dans certains cas, il s'agira de gares nouvelles, dans d'autres il s'agira de restructurations.

Nouveauté importante, nous avons veillé à ce que le réseau de métro automatique passe par Paris, alors que tous les projets précédents étaient périphériques. Afin d'assurer la rapidité de la circulation – les rames rouleront à une vitesse de 60 à 80 km/h –, on ne peut multiplier les gares. Leur nombre devrait donc être de l'ordre de la quarantaine.

Pour ce qui est du calendrier, si le projet de loi est adopté au Sénat en février prochain, nous devrions être en mesure de lancer le débat public au 1^{er} septembre et de déterminer les emplacements des gares à la fin de l'année 2010.

Monsieur Paternotte, vous souhaiteriez connaître la teneur des actes II et III. Après l'acte I, qui prendra un certain temps, l'acte II concernera très vraisemblablement la Grande Couronne et plusieurs villes directement intéressées par le Grand Paris. Les flux entre Chartres et Paris ou entre le sud de l'Oise et Paris sont, aujourd'hui déjà, très importants.

Vous posez également des questions d'une grande technicité et je vous reconnais bien là...

M. Yanick Paternotte. Permettez-moi de préciser mon propos : la double boucle utilisera-t-elle sur toute sa longueur la technologie de la ligne 14, auquel cas seuls les métros pourront circuler sur les nouvelles infrastructures, ou prévoit-on de recourir aux deux technologies, pneu et fer ?

M. le secrétaire d'État. On ne peut répondre à cette question aujourd'hui. Théoriquement, les deux solutions sont possibles. Mais votre interrogation porte concrètement sur la possibilité, pour des TGV, de rouler de La Défense à Pleyel. Après une première étude menée conjointement par la RATP et la SNCF, la réponse est globalement négative, et pas seulement en raison de l'incompatibilité des technologies que vous avez évoquées. Le travail se poursuivra néanmoins. Je n'exclus pas que le réseau définitif accepte des surfaces de roulement différenciées, étant entendu qu'il faut que les moyeux soient les mêmes.

En revanche, l'interconnexion avec le RER est totalement prévue : comment pourrait-il en être autrement ? Plus de la moitié des quarante gares seront d'ailleurs des gares d'interconnexion.

Dans 13 ans – 3 ans de procédure et 10 ans de réalisation –, l'État remettra l'ouvrage à la disposition du STIF ou de l'autorité organisatrice de transport qui sera en place à cette date. L'exploitant acquittera alors un péage, comme c'est déjà le cas entre la SNCF et RFF.

M. Jean-Marie Le Guen. Et si le STIF refuse de prendre l'ouvrage ?

M. le secrétaire d'État. D'après les études qui ont été faites, ce réseau transportera 3 millions de voyageurs par jour, soit autant que l'ensemble du réseau de métro actuel et un peu plus que le RER. Ce sera un apport considérable pour les Franciliens. Le président de région en place à ce moment-là, quel qu'il soit, pourra remercier l'État ! J'imagine mal une autorité organisatrice refuser un tel ouvrage.

Pour ce qui est de la délimitation des compétences entre l'ARAF et la RATP, monsieur Paternotte, j'attends de connaître le texte définitif qui sera adopté la semaine prochaine.

Oui, monsieur Demilly, c'est une caractéristique importante du projet de Grand Paris que cette ouverture sur une façade maritime. Une ville-monde dépourvue de façade maritime est une ville handicapée. Au-delà du Havre, c'est la vallée de la Seine tout entière qui présente un potentiel important et nous menons la réflexion stratégique avec les grands élus de cette région.

En ce qui concerne Amiens, mon collègue Dominique Bussereau ne m'a pas indiqué qu'il envisageait des modifications substantielles en fonction du Grand Paris.

Bien entendu, tous les flux de TGV ne doivent pas forcément transiter par Paris. J'attends que la SNCF fasse des propositions pour définir les gares autour de Paris qui permettront les meilleures connexions. À échéance de dix ans, les gares du Nord et de l'Est seront confrontées à une saturation. Nous travaillons avec RFF et les collectivités locales concernées à la possibilité de faire de Pleyel une gare internationale contribuant à désaturer Paris.

Alors que la gare TGV de Massy n'assure pas complètement son rôle fluidificateur en matière de flux en provenance du Sud et de l'Ouest – il y aura donc une action à mener –, celles de Marne-la-Vallée-Chessy et de Roissy remplissent assez bien leur fonction et devraient être en mesure d'absorber les prévisions de trafic à dix ans. Nous devons prendre une décision en ce qui concerne La Défense, en relation avec le projet de ligne Paris-Le Havre.

J'ai en effet de la chance, monsieur le rapporteur, de défendre ce fantastique projet. Tout, dans mon expérience, me porte à croire que cette grande ambition est réalisable. C'est pourquoi je vous la présente avec confiance et tranquillité : ce n'est pas une question partisane, c'est un problème historique et un problème français.

De ce point de vue, ce projet de loi est fondateur. Pour la première fois dans notre pays, on met en place un dispositif qui, d'un seul élan, pose un projet de transport et un projet de territoire, ce qui enclenchera rapidement des mouvements en matière économique et en matière de restructuration urbaine.

Vous faites état de la frustration possible de certains départements. Il est vrai que la Seine-et-Marne ou le Val-d'Oise, par exemple, peuvent estimer à certains moments qu'on les prend moins en compte qu'ils ne le souhaiteraient. Conscients de cette question, nous nous fixons comme objectif l'articulation de territoires de la grande couronne autour de nœuds de transport. Au demeurant, les choses évoluent avec une rapidité spectaculaire. Ainsi, quelques jours après que j'eus fait savoir que j'étais défavorable au circuit de formule 1 à Flins, le conseil général des Yvelines a exprimé sa volonté, devant les difficultés rencontrées par le secteur automobile dans la vallée de la Seine, de penser une vallée de l'automobile du futur articulée autour de Flins, de Poissy et du plateau de Saclay. C'est une excellente idée. Il est urgent que ce territoire figure parmi les territoires de développement.

À Marne-la-Vallée, la réflexion est lancée avec les élus à partir du *cluster* de la cité Descartes. Dans le nord de la Seine-et-Marne, les possibilités de développement par rapport à Roissy se dessinent nettement. Bref, le mouvement est déjà lancé pour faire émerger des territoires de développement au-delà du « Grand Paris I ».

Bien entendu, ce projet n'a de sens que s'il a une dimension nationale. Ma génération a été nourrie de la lecture de *Paris et le désert français*, de Jean-François Gravier, ouvrage qui fut à l'origine des politiques de décentralisation menées par l'État. L'action de la DATAR, en particulier, a contribué à rééquilibrer le territoire français.

Aujourd'hui, la question ne se pose plus en ces termes. Il ne s'agit plus d'arracher des activités à Paris pour les mettre en province. Nous étions auparavant dans une économie fermée, nous sommes aujourd'hui dans une économie mondialisée où l'important est de « jouer groupé et moderne » pour attirer les investissements et exporter de la valeur ajoutée. Nous avons la chance de disposer d'un moteur principal qu'il faut faire tourner à plein régime : le Grand Paris. Les effets seront immédiats à Lyon et Grenoble – qui ont déjà accompli un travail remarquable –, à Marseille, à Lille, à Nantes, Bordeaux, Toulouse...

Je terminerai par le signal d'alarme du rapporteur au sujet des problèmes immédiats que posent les déficiences du réseau actuel. Il n'est pas de la compétence de l'État de prendre en charge le RER, par exemple. Si la région estime qu'elle ne sait plus faire ou qu'elle ne sait pas faire, c'est une autre question. On pourrait parcourir en sens inverse le trajet effectué dans un sens à une certaine époque, mais je crois que personne ne le souhaite. On peut aussi

réexaminer un certain nombre de termes du contrat dans la clause « de revoyure ». En tout état de cause, il faut mettre fin à la confusion : ce n'est pas parce qu'un problème important se pose que l'on doit récuser la notion de compétence !

M. Philippe Meunier. C'est précisément parce que ce dossier est d'intérêt national – face à la mondialisation, nous avons besoin d'une capitale-monde pour attirer les investissements – qu'il faut le situer dans le contexte national. Si nous nous réjouissons que le projet permette la création d'un million d'emplois pour la région parisienne, il serait nécessaire de déterminer combien d'emplois en résulteront pour la province, car le financement sera assuré par tous les contribuables français. La crainte que la province ne se transforme en lointaine banlieue parisienne est ancrée dans l'inconscient collectif. Aussi devons-nous à tout prix apporter la démonstration que ce projet donnera toute leur place aux autres agglomérations et au monde rural. L'histoire de la France ne se construit que dans l'unité et la cohésion nationales.

M. Christophe Caresche. Je me garderai bien, monsieur le secrétaire d'État, de vous intenter un procès en illégitimité. Dans la mesure où l'un des problèmes rencontrés par la région ces dernières années est le désengagement de l'État, le fait que celui-ci affiche de nouveau des ambitions pour l'Île-de-France va dans le bon sens. Mes interrogations portent plutôt sur la manière dont il entend conduire ce projet.

Plus que l'élu local, c'est le membre du corps législatif qui s'étonne que vous proposiez un dispositif dérogatoire au droit commun dans presque tous les domaines. Notre pays a su mener de grands projets d'infrastructures avec les outils existants, notamment dans le code de l'urbanisme et dans le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Mais aucun de ces outils ne semble trouver grâce à vos yeux et vous bâtissez *ex nihilo* un code de l'urbanisme, un code de l'expropriation et un code de l'environnement spécifiques au Grand Paris. Il appartiendra au législateur de valider ou non ce statut d'exception et au Gouvernement de faire la démonstration de son utilité, ce qui, à mon sens, sera nécessaire dans de nombreux cas. Ainsi au sujet de la consultation du public, on écarte, dans les faits, la commission nationale du débat public. Les dispositifs d'expropriation sont eux aussi très particuliers. La zone de protection de l'environnement de Saclay est une novation sur le plan juridique... Vous devrez justifier ce parti pris.

Comme opérateur, vous avez écarté tous les outils d'aménagement et d'action foncière que l'État aurait pu mobiliser. M. Gilles Carrez lui-même regrette dans son rapport que l'on crée ce nouveau réseau sans associer le STIF. On ne peut balayer d'un revers de la main, comme vous l'avez fait tout à l'heure, l'autorité organisatrice de transport en Île-de-France, chargée tout à la fois de la programmation, du financement et de la gestion des transports en communs ! D'autant que vous lui confierez ensuite la gestion de ce métro automatique...

De même, pourquoi ne mobilisez-vous pas l'Agence foncière et technique de la région parisienne ?

M. Martial Saddier. Je ne suis élu ni de Paris ni de la région parisienne, mais, en tant qu'élu de la nation, je suis favorable à ce projet. Ma région, dont l'industrie est axée elle aussi sur l'automobile, ne peut que s'intéresser à votre projet consacré à la voiture écologique, monsieur le secrétaire d'État. C'est également une région touristique. Je considère que ce qui sera bon demain pour Paris le sera pour l'ensemble du territoire.

Cela étant, vous connaissez mon opinion. Ce projet arrive dans un contexte particulier : mise en œuvre de la restructuration des services publics, réforme territoriale, suppression de la taxe professionnelle, généralisation plus ou moins facile du très haut débit ou de la télévision numérique terrestre. Les élus et les populations des territoires se sentent en souffrance.

De plus, nous avons aussi, nous, en qualité d'élus des autres territoires, de grands projets : la modernisation d'un port, l'amélioration de l'hôtellerie ou du parc immobilier, la création d'une zone industrielle, le remplacement d'un téléphérique ou d'un télésiège. Et, croyez-moi, la complexité administrative est telle que c'est quelquefois un enfer ! Voilà pourquoi je souhaite faire passer un message : si le projet relatif au Grand Paris permet de fixer certains curseurs en matière de grands projets, nous souhaiterions que la réflexion s'étende à l'ensemble du territoire national.

Vous avez appelé à jouer groupé et moderne. Permettez-moi d'ajouter qu'il faut jouer solidaire. La notion d'investissement implique celle de retour sur investissement. Ce retour, s'il ne concerne que le Grand Paris et certaines métropoles régionales, devra être solidaire avec l'ensemble du territoire national. À cet égard, je rappelle que le Gouvernement lance, en même temps que le projet du Grand Paris, les assises des territoires ruraux. Je formule tous mes vœux pour ces deux initiatives : la réussite de l'une n'ira pas sans celle de l'autre.

M. Daniel Goldberg. Comme Christophe Caresche, je me garderai bien d'intenter un procès en illégitimité à l'État. Cela dit, force est de constater que la rétrocession par l'État, qui était à la tête du STIF il n'y a pas si longtemps, de la gestion des transports à la région Île-de-France s'est faite dans de mauvaises conditions. À cela s'ajoute le tout récent passage en force du transfert des actifs de la RATP, dans le cadre de la loi ARAF.

Dans le maelström d'annonces faites par le Président de la République au Palais de Chaillot le 29 avril, on a du mal à faire le lien. Les architectes ont formulé des propositions différentes. Quelle substantifique moelle en tirera-t-on ? Quelle vision du grand bassin parisien ? S'achemine-t-on vers le concept de ville dense – avec une construction de la ville sur la ville – mis en exergue dans le nouveau schéma directeur de la région Île-de-France ?

Vous déclarez ignorer l'emplacement exact des gares mais vous communiquez largement : *Le Parisien* a publié une pleine page comportant des éléments précis ! Devons-nous discuter du projet de loi ou de vos annonces dans la presse ?

En tout cas, je vous sais gré d'avoir confirmé que la discussion ne portera ni sur l'extension de la ligne 4, ni sur celle de la ligne 11, ni sur celle de la ligne 14, ni sur celle du T1, ni sur le barreau de Gonesse, ni sur la nouvelle branche du T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil, ni sur la tangentielle nord, ni sur les objectifs du CPER, ni sur l'amélioration du RER !

Nous ne discuterons pas non plus du tracé du nouveau réseau, ni de son financement, puisque ceux-ci ne figurent pas dans le projet de loi. Certes, nous examinerons avec application les articles du texte. Je doute que cela conduise à une vision très claire de la proposition faite aux citoyens !

M. Gilles Carrez, après avoir conduit sa mission à laquelle majorité et opposition ont participé à parité, a remis son rapport en septembre dernier. Même si ce document n'a pas fait

l'objet d'un vote, un relatif consensus s'est dégagé en matière de transports publics. Vous étiez représenté à ces réunions, monsieur le secrétaire d'État. Tiendrez-vous compte des propositions de tracé et de financement formulées dans le rapport ?

Enfin, les contrats de développement territorial prévus à l'article 18 du projet de loi sont censés permettre aux élus de s'impliquer pleinement dans les projets locaux. Mais qu'arrivera-t-il s'ils ne souhaitent pas signer de tels contrats ?

M. Bertrand Pancher. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, d'avoir cité Fernand Braudel, natif, tout comme Pierre Gaxotte, de ma circonscription de la Meuse.

Je vous remercie également d'avoir répondu à certaines questions, mais aussi de n'avoir pas répondu à d'autres : on ne saurait anticiper les résultats du débat qui est prévu à l'article 3 et dont il faudra préciser les modalités, sans doute en réintroduisant la commission nationale du débat public.

La frustration de certains de nos collègues est compréhensible. Cela dit, nous sommes dans le champ du développement durable et la consultation des populations, des associations et des élus concernés est indispensable.

Pourriez-vous apporter des précisions sur l'organisation du débat public et sur la façon dont votre administration en tirera les enseignements ?

M. Jean-Claude Bouchet. Ce projet pour la ville-monde intéresse le député du Vaucluse que je suis au même titre que l'ensemble de la population. Cette stratégie qui apportera développement, emploi et croissance ne peut qu'emporter l'adhésion. Mais il ne faut pas oublier le reste de la France, en veillant à ce que le projet ne se fasse pas au détriment des provinces. Comment envisagez-vous, de ce point de vue, la complémentarité avec les métropoles régionales, qui ne doivent pas devenir des banlieues ? Comment s'assurer de l'adhésion de tous les Français, gage de la réussite du projet ?

M. le secrétaire d'État. Les questions de MM. Meunier, Saddier et Bouchet sont convergentes. S'il est difficile de quantifier en termes macro-économiques les effets du développement d'une région ou d'une métropole sur celui des autres régions et métropoles, du moins peut-on se référer à des données connues. La région Île-de-France représente presque 30 % du PIB français, la région parisienne au sens large 40 %. La croissance moyenne en Île-de-France sur dix ans correspond à la moyenne nationale, soit un peu moins de 2 % (chiffre d'avant la crise). Or les autres grandes métropoles urbaines occidentales de type ville-monde, à l'exception de Tokyo qui s'inscrit dans la moyenne nationale du Japon, ont connu une croissance de 4 à 5 %.

Nous avons étudié les raisons de cet écart. L'analyse des modes d'organisation des villes-monde a jeté un éclairage cru sur ce qui ne fonctionne pas dans notre région capitale. Au regard des potentiels existants, la situation est parfois affligeante. Nous avons ainsi découvert que Noisy et la cité Descartes regroupent 1 700 chercheurs et ingénieurs spécialisés dans le développement durable et connus dans le monde entier – sauf à Paris !

M. le rapporteur. Moi, je les connais !

M. le secrétaire d'État. Vous avez de la chance : les élus locaux les connaissaient à peine et l'on ne trouvait aucune information à ce sujet ! Depuis, les élus se sont organisés et un territoire consacré au développement durable est en train d'émerger.

Je pourrais aussi évoquer la « vallée des biotechnologies » qui se dessine entre le Sud de Paris et Évry : hôpitaux, laboratoires, centres de recherche y sont nombreux ; 60 % de l'industrie pharmaceutique y sont concentrés. Or, personne, mis à part les élus de la vallée de la Bièvre, n'a parlé de ce formidable potentiel.

Toutes ces observations nous conduisent à affirmer que l'objectif de 4 % de croissance en situation normale est atteignable. Et les incidences de ce doublement pour l'ensemble de la population française seront loin d'être négligeables. Les effets de solidarité, que M. Saddier a raison de souligner, seront immédiats. Non seulement je vous demande d'en être convaincus, mais aussi de le faire savoir !

Connaissant votre esprit positif et constructif, monsieur Caresche, je vous invite à lire très attentivement le projet de loi : vous constaterez que les procédures, lorsqu'elles sont dérogatoires, sont à l'avantage des élus, qu'il s'agisse de la participation des collectivités au débat public – lequel concernera 9 millions de personnes – ou de l'organisation des contrats de développement territorial – qui sont une nouveauté, certes, mais qui mettent à la disposition des élus certains outils classiques de l'État.

Nous n'avons nullement l'intention d'ignorer la commission nationale du débat public, monsieur Pancher. Nous avons seulement une exigence de rapidité. Mais nous en discuterons le moment venu.

Mme Annick Lepetit. Avec plaisir !

M. le secrétaire d'État. Par ailleurs, à l'exception des représentants de la chambre de commerce et d'industrie de Paris, les membres du conseil d'administration du STIF siégeront au conseil de surveillance de la société du Grand Paris.

M. Christophe Caresche. Mais pas le STIF lui-même.

M. le secrétaire d'État. En effet, mais on pourra compter sur la vigilance et sur l'expertise de ses membres.

Nous comptons mobiliser les outils d'aménagement tels que les EPA – établissements publics d'aménagement – ou l'AFTRP, qui est d'ores et déjà en action sur le plateau de Saclay. Rien ne nous interdit non plus, si tout le monde en est d'accord, de faire appel à l'office foncier. Nous n'avons nullement l'intention de mettre à l'écart les outils existants. Il faut simplement que ceux-ci s'intègrent dans un dispositif défini.

Vous êtes le premier intervenant, monsieur Goldberg, à parler des architectes-urbanistes. J'ai lu récemment que nous n'aurions pas pris en considération leurs travaux. Un des plus éminents d'entre eux a d'ailleurs montré quelque irritation à ce sujet. Cela dit, l'exposition du Palais de Chaillot consacre un travail exceptionnel et unanimement salué. Cette initiative du Président de la République a été une totale réussite. Elle a permis de montrer que l'architecture pouvait se projeter en avant en tenant compte du « *post-Kyoto* ». On a constaté de nombreuses convergences, notamment en ce qui concerne la « *ville dense* ». Bref, plusieurs points théoriques de l'urbanisme moderne auront été ainsi fixés.

Mais l'intérêt du dispositif est aussi de faire ressortir que tous les architectes-urbanistes ne sont pas du même avis et qu'il serait vain de s'employer à « raboter » leurs positions pour en dégager une pensée unique. C'est pourquoi je leur ai demandé de consacrer le temps nécessaire – peut-être une année –, au sein d'un groupement financé par l'État, à une

réflexion commune sur leurs différences et sur leurs convergences. Roland Castro a même appelé de ses vœux une « *charte de Paris* » à l'instar de la charte d'Athènes jadis.

Il faudra donc un peu de temps pour recueillir la substantifique moelle, ce qui n'empêchera pas les architectes d'intervenir dans la définition des territoires de développement et dans les opérations d'urbanisation ou de restructuration urbaine qui démarreront dans dix-huit mois ou deux ans. Au demeurant, la plupart d'entre eux se sont déjà rapprochés des collectivités locales.

Au total, nous souhaitons dégager une philosophie générale de l'aménagement du Grand Paris, tout en permettant une certaine diversité des créations architecturales et urbanistiques en fonction de la géographie et de l'histoire des sites. Nous ne voulons pas que l'État décide de façon autoritaire de tel ou tel projet, à tel ou tel endroit : il faut une codécision avec les collectivités locales concernées.

M. Goldberg regrette que la discussion législative ne porte ni sur le tracé ni sur le financement du nouveau réseau. Je le répète, le tracé définitif ne sera arrêté qu'après le débat public.

M. Daniel Goldberg. Dans ce cas, ne communiquez pas sur ce tracé !

M. le secrétaire d'État. C'est seulement au moment du débat public que nous présenterons des faisceaux. J'espère qu'on ne sera pas très éloigné, à l'arrivée, de ce que l'on peut voir ici ou là, mais je n'en sais rien aujourd'hui.

D'autre part, les nombreuses études que nous avons diligentées nous ont conduits à caler le mode de financement du nouveau réseau sur celui du métropolitain de Paris. C'est ce qu'il y a de plus simple et cela permet de ne pas amputer les crédits de la politique de transport de la région. Tous les arbitrages ne sont pas rendus mais ils le seront avant la discussion du texte en séance publique. Le schéma est le suivant : nous aurons une dotation en capital et un emprunt sur 40 ou 50 ans, auquel s'ajoutera, dans les territoires de projet situés autour des gares, une captation de tout ou partie (la question reste ouverte et sera probablement tranchée dans le cadre des contrats de développement) de la valorisation foncière.

Je crois que personne ne pourra contester cette captation au bénéfice d'une infrastructure de transport. Lors de la construction de la ligne 14, nous n'avons pas été à même de bénéficier de la valorisation foncière du secteur, alors en friche, de la bibliothèque François-Mitterrand, alors que cette valorisation a atteint 70 % dans les cinq années qui ont suivi. Les Britanniques et les Allemands ont régulièrement recours à la méthode consistant à financer pour partie une infrastructure par la valorisation foncière induite. Il n'y a aucune raison pour que nous ne faisons pas de même.

M. Christophe Caresche. Cela signifie-t-il que vous instaurerez une taxe spéciale ?

M. le secrétaire d'État. Nous pourrions en reparler. De toute façon, ce n'est pas l'objet du texte.

M. Jean-Marie Le Guen. Est-il exact que le coût estimé est de 17 milliards d'euros ?

M. le secrétaire d'État. Non, il sera de 21 milliards.

M. Jean-Marie Le Guen. Dont les trois quarts financés par l'emprunt ?

M. le secrétaire d'État. Nous en reparlerons.

M. Serge Grouard. On ne peut que se réjouir d'un projet visant à conforter Paris comme ville-monde. Cela étant, je partage l'opinion de M. Saddier : si le texte prévoit un dispositif dérogatoire, c'est que le système classique, qui s'applique dans tout le reste du pays, pose des problèmes. Il faudrait tout de même trouver un jour des solutions, au lieu de déroger au droit commun sous prétexte d'une « grande ambition » ! Il y a là matière à réflexion pour la réforme territoriale.

Les financements seront importants : on parle d'un total de 35 milliards d'euros. L'État disposant d'une enveloppe nationale pour les CPER, je suis prêt à parier qu'il y aura des effets d'éviction.

Je crois également que l'on se trompe à propos de Saclay, même si je suis d'accord sur les attendus : visibilité, concentration des moyens, etc. Plutôt que de tout concentrer dans un périmètre relativement limité, avec toutes les dépenses annexes que cela suppose, ne pourrait-on s'inscrire dans une logique de réseau avec d'autres pôles du bassin parisien ? Sans avoir cette dimension, ces pôles sont dynamiques et leur intégration éviterait beaucoup de dépenses à Saclay et sans doute certains effets imprévisibles.

Cette logique, monsieur le secrétaire d'État, c'est celle des pôles de compétitivité que vous avez défendus naguère. Parfois, ces pôles s'étendent sur plus de 100 ou 200 kilomètres sans que cela les empêche de bien fonctionner : on a cherché à valoriser l'existant et non à créer *ex nihilo*. Or, comme il faudra bien parler un jour « d'espèces sonnantes et trébuchantes », nous devons veiller à ce que chaque euro public investi serve le mieux possible à la réalisation de cette ambition nationale.

M. Christophe Bouillon. Le projet intéresse les élus bien au-delà de la région parisienne, ne serait-ce qu'au regard de l'organisation des réseaux de transport, des besoins de financement dans un contexte d'assèchement des finances publiques ou de l'éventualité d'une extension vers la Normandie.

Pourriez-vous indiquer à quel moment un deuxième projet de loi viendra compléter ce dispositif en précisant cette extension, ainsi que la nature des projets ? Je vous le dis dès à présent, la Haute-Normandie ne souhaite pas devenir une nouvelle banlieue de Paris.

Par ailleurs, comment articulerez-vous le projet que vous présentez avec les ambitions de la SNCF, les contraintes financières de RFF, les opérations déjà lancées dans le cadre des CPER et, plus généralement, les opérations initiées par les territoires ? S'agit-il de remettre les compteurs à zéro et de geler l'ensemble de ces projets ?

Pour que la fusée décolle, il lui faut un carburant. Quelles sources de financement envisagez-vous, en particulier pour l'extension du réseau vers la Normandie ? Sollicitez-vous, et à quelle hauteur, les collectivités locales ?

Vous avez fait état de l'« enthousiasme » des élus normands. Je ne voudrais pas vous contredire mais, comme on dit chez nous : « *grand diseux, petit faiseux* ». Nous attendons de voir !

M. Philippe Duron. Je m'exprimerai en tant qu'ancien président du conseil régional de Basse-Normandie et en tant que maire d'une des capitales régionales.

Vous avez parlé de Paris « ville-monde », monsieur le secrétaire d'État : depuis le XVIII^e siècle, c'est une réalité. Vous êtes chargé de la « région capitale » : c'est aujourd'hui un fait. En outre, Paris est encore une capitale nationale où beaucoup de décisions sont prises et qui polarise fortement l'économie du pays.

Puisque vous avez évoqué *Paris et le désert français*, je souhaite vous interroger sur l'aménagement du territoire. La politique d'aménagement du territoire consiste à repérer des espaces pertinents et à déterminer des limites entre ces territoires. À vous entendre, et à entendre le Président de la République évoquer la « façade maritime » de l'Île-de-France qui serait ouverte par l'axe séquanien, je me demande si l'on ne pense pas un peu étroit. La façade maritime de la région capitale, c'est à mon sens la grande baie de la Seine, jusqu'à l'entrée de la Manche.

Je m'inquiète un peu de votre projet consacré à l'automobile dans la vallée de la Seine. En effet, lorsque les pôles de compétitivité ont été lancés il y a trois ou quatre ans, les deux régions normandes se sont associées pour créer « *Normandy Motor Valley* ». Le Gouvernement nous a fort pertinemment encouragés à nous associer à l'Île-de-France. Il serait consternant de laisser aujourd'hui la Basse-Normandie de côté alors que l'automobile est la première filière industrielle de ce territoire où elle occupe plus de 25 000 personnes. Du reste, le Président de la République s'est rendu il y a deux mois près de Flers pour saluer le plus bel exemple de relocalisation industrielle réalisée en France dans le domaine automobile depuis quelques années.

Enfin, comment assurer à tous les Français un égal accès, notamment ferroviaire, à la capitale ? La congestion du Mantois est pour nos deux régions un problème majeur qu'il faudrait absolument régler. Certes, il y a des progrès. M. Bussereau a installé récemment le comité de pilotage qui doit organiser le débat public, ce qui laisse entrevoir une future LGV normande partant de La Défense et passant par le Mantois. Mais nous avons besoin d'en savoir plus, en particulier du point de vue des financements.

Mme Christine Marin. Je m'étonne que le projet de Grand Paris ne soit pas matière à évoquer également le transport individuel. Les taxis, auxquels j'ai consacré une étude, prévoient d'adopter le plus rapidement possible des véhicules électriques, ce qui ne saurait laisser notre commission insensible. La voie dédiée aux taxis, préconisée par le rapport Chassigneux entre Paris et Roissy, a été aménagée sur 5 kilomètres. Les huit kilomètres supplémentaires devaient arriver à la fin de 2009, mais la réfection des 22 tunnels du Grand Paris a été un prétexte pour tout arrêter.

Tout le monde ne prendra pas les transports en commun, c'est un fait. Dès lors, qu'en sera-t-il des transports individuels dans le Grand Paris ?

M. le secrétaire d'État. En effet, nous n'avons pas étudié la question des taxis mais nous le ferons. Vous avez raison d'affirmer que tout le monde ne prendra pas les transports publics. Nos études font apparaître une grande difficulté pour tout ce qui concerne routes et autoroutes, comme si plus personne ne voulait traiter ces questions. Je milite pour l'achèvement de la Francilienne à l'Ouest mais je ne sens pas une grande volonté.

Sans doute estime-t-on que l'on a déjà beaucoup dépensé pour les routes. Par ailleurs, les voitures ne sont pas aimées. Je pense que, dans 20 ou 25 ans, la génération suivante s'interrogera sur la panne intellectuelle actuelle car, si les voitures ne sont plus les mêmes, il faudra néanmoins des bandes de roulement. Cela ne figure pas dans le projet de loi mais c'est un combat que je continuerai de mener.

Je comprends que MM. Bouillon et Duron soient à la fois intéressés et circonspects : les élus normands ont connu tant discussions, tant de schémas ! Cela dit, si le Grand Paris devient une réalité, il faudra sortir des études et de la concertation indéfinie pour passer à l'acte. Je compte mettre en place une structure réunissant les grands élus du Havre, de Caen, de Rouen, de Mantes, d'Achères – qui deviendra le point de confluence entre le canal Nord Europe et la Seine –, etc., pour mener à bien ces travaux. J'espère que le scepticisme que j'ai perçu se muera alors, sinon en enthousiasme, du moins en coopération active.

Monsieur Grouard, vous avez tenu des propos d'une grande sagesse. Néanmoins, nous sommes en désaccord sur la façon dont se créent la connaissance et l'innovation. Comme vous l'avez indiqué, j'ai été à l'origine des pôles de compétitivité. L'expérience aidant, j'ai compris qu'il est dans certains cas indispensable d'atteindre une masse critique à partir de laquelle on organise ensuite des articulations entre différents sites. Vous avez raison d'affirmer qu'il ne faut pas tout concentrer en un seul site, mais nous avons besoin du potentiel que représentent les grands centres. Pour la biologie cellulaire, on trouve autour de Saclay non seulement l'institut Curie, mais aussi Rennes et Bordeaux. Pour l'interface cerveau-machine, la coordination entre Marseille et Saclay est totale. Mais, dans chaque domaine, il faut atteindre une masse critique qui permet d'entraîner le reste.

Je saisis l'occasion pour vous livrer une information récente. Alors que nous avons délaissé l'imagerie médicale,...

M. Jean-Marie Le Guen. En vendant la CGR !

M. le secrétaire d'État. ...une nouvelle structure associant Saclay et Aix-en-Provence est en train d'émerger, qui permettra peut-être à l'industrie française de se replacer en bonne position sur ce marché.

Bref, monsieur Grouard, on ne saurait tout ramasser dans des plateformes à masse critique mais nous avons aussi besoin de très grands centres. Saclay en fait partie.

M. le président Christian Jacob. Merci pour la précision de vos réponses et pour le temps que vous nous avez accordé.



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 28 octobre 2009 à 10 h 30

Présents. - M. Yves Albarello, M. Jérôme Bignon, M. Philippe Boënnec, M. Jean-Claude Bouchet, M. Christophe Bouillon, Mme Françoise Branget, M. Christophe Caresche, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Frédéric Cuvillier, Mme Claude Darciaux, M. Stéphane Demilly, M. Raymond Durand, M. Philippe Duron, M. Albert Facon, M. Yannick Favennec, M. Daniel Fidelin, Mme Geneviève Gaillard, M. Jean-Pierre Giran, M. François-Michel Gonnot, M. François Grosdidier, M. Serge Grouard, M. Michel Havard, M. Christian Jacob, M. Jacques Kossowski, Mme Conchita Lacuey, M. Pierre Lang, M. Jacques Le Nay, Mme Annick Lepetit, M. Gérard Lorgeoux, Mme Christine Marin, M. Philippe Martin, M. Philippe Meunier, M. Bertrand Pancher, M. Yanick Paternotte, M. Jean-Luc Pérat, M. Philippe Plisson, M. Christophe Priou, Mme Catherine Quéré, Mme Marie-Line Reynaud, M. Martial Saddier, M. Jean-Marie Sermier

Excusés. - M. Marc-Philippe Daubresse, M. Alain Gest, Mme Fabienne Labrette-Ménager, Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont, M. André Vézinhet

Assistaient également à la réunion. - M. Daniel Goldberg, M. Jean-Marie Le Guen