

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I I I <sup>e</sup> L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

## Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Audition, ouverte à la presse, de M. Jean-Paul Huchon,  
Président du conseil régional d'Île-de-France, Président du  
STIF, sur le projet de loi relatif au Grand Paris (n° 1961)..... 2

Mercredi  
4 novembre 2009  
Séance de 10 heures 15

Compte rendu n° 12

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. Jean-Paul Huchon, Président du conseil régional d'Île-de-France, Président du STIF, sur le projet de loi relatif au Grand Paris (n° 1961).**

**M. le Président Christian Jacob.** Je remercie le président du syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) – et par ailleurs président du conseil régional – Jean-Paul Huchon d'avoir accepté notre invitation. Dans le cadre de ses travaux préparatoires sur le projet de loi relatif au Grand Paris, notre rapporteur M. Yves Albarello a en effet souhaité que la commission procède à des auditions publiques, en complément des autres auditions qu'il conduit par ailleurs.

Je suggère par conséquent que M. Yves Albarello pose le premier ses questions, puis que les représentants des groupes politiques fassent de même après vos réponses, M. Huchon, et qu'enfin chaque député intéressé fasse part de ses observations.

**M. Yves Albarello, rapporteur.** Je profite de l'occasion qui m'est donnée pour relever qu'un accord général avait semblé proche durant la période estivale entre les différents protagonistes du dossier francilien, avant qu'il n'apparaisse impossible de le nouer pour différentes raisons, ce qui semble mettre fin à un travail commun, que ce soit au conseil régional d'Ile-de-France ou au STIF. Pourtant, la région d'Ile-de-France a un rôle fondamental à tenir dans le cadre des contrats de développement territorial. J'aimerais connaître sur ce point la position de Jean-Paul Huchon, même si j'ai bien conscience de m'adresser ici à l' élu régional plutôt qu'au dirigeant du STIF.

**M. Jean-Paul Huchon.** Je remercie à mon tour le rapporteur et le président de la commission du développement durable de me donner l'opportunité de m'exprimer devant la représentation parlementaire. Je suis attaché aux principes de la décentralisation et, de ce point de vue, je trouve très positif que des élus locaux soient conviés devant les députés représentants de toutes les circonscriptions de France. Je me souviens des précédentes discussions qui avaient eu lieu entre le Premier ministre Lionel Jospin et Jean-Pierre Raffarin, alors président de l'association des régions de France : elles avaient été très constructives.

Je tiens à rappeler en préalable qu'il ne s'agit pas dans cette discussion d'octroyer un passe-droit à l'Ile-de-France ni de faire supporter son développement par la communauté nationale. Près des deux tiers des voyageurs français sont des Franciliens et nous avons un important retard à rattraper en termes d'infrastructures dans la mesure où les précédentes années ont vu porter l'essentiel des investissements sur le réseau des grandes lignes ferroviaires.

La question posée par Yves Albarello est particulièrement complexe et nécessite un certain nombre de rappels des faits. Au terme de quatre années de travail, le conseil régional a adopté un schéma directeur à une large majorité, transcendant les clivages politiques, avec à l'issue de l'enquête publique un avis favorable unanime des dix-neuf commissaires enquêteurs. Conformément à la procédure, il doit maintenant être transmis au Conseil d'Etat pour approbation. Or le gouvernement juge ce document « malthusien » et inadapté, il retient par conséquent sa transmission au Palais-Royal et son entrée en vigueur.

Je signale au passage que l'hypothèse retenue à l'époque par M. Christian Blanc se fondait sur une évolution de 5% du PIB et que le taux de 2% que nous avons retenu me paraît, dans la situation actuelle, beaucoup plus réaliste. Le conseil régional s'apprête à engager une action contentieuse à l'encontre du gouvernement pour cette attitude qui

s'apparente de notre point de vue à une violation de l'obligation d'agir dans un délai raisonnable. Le schéma a été voté le 25 septembre 2008, il est temps désormais qu'il entre en vigueur. J'ai même proposé à M. Christian Blanc de mettre le schéma en révision immédiatement après son adoption par le gouvernement. Le protocole d'accord qu'il a voulu imposer alors exigeait que le conseil régional « batte sa coulpe » et critique sa propre décision.

Dans le même temps, aucune concertation satisfaisante n'a été conduite sur le projet de loi dont le Parlement débat. Durant une année, je n'ai pas réussi à être consulté par le secrétaire d'Etat. Le projet de Grand Paris s'apparente finalement à une montagne qui accouche d'une souris : le texte proposé ne concerne que l'urbanisme et les transports ; il va conduire à « battre en brèches » le schéma directeur de la région Ile-de-France, que ce soit le texte en attente ou celui en vigueur actuellement – qui date de 1994 !

Le délai de dix-huit mois prévu pour les contrats de développement territorial est trop court et aboutira en fait à ce que l'Etat reprenne la main. Il y a de fortes chances que toutes les procédures dérogatoires ne conduisent à multiplier les recours contentieux et agissent en fait comme un frein à l'accomplissement des travaux. Je rappelle par ailleurs que la zone sélectionnée couvre trente-cinq mille hectares, soit trois fois la surface de la ville de Paris ainsi soustraite au droit de préemption des collectivités municipales.

Le volet transports du projet de loi conduit à ériger un réseau primaire, le « Grand Huit », et à ravalier les lignes existantes au rang de réseau secondaire. Des questions se posent en termes de connexion des réseaux de transport public, de cohérence technique, d'unité de gestion. On risque grandement de retrouver, à moyenne échéance, deux ensembles déconnectés l'un de l'autre.

En outre, je crains pour les garanties de financement du projet et je me fonde en cela sur l'excellent rapport de votre collègue Gilles Carrez. Il en découle que la somme de trente-cinq milliards d'euros, évoquée dans ce rapport, relève de l'utopie et que le projet ne mobilisera au mieux qu'une vingtaine de milliards d'euros. Je pose aussi le problème de la gestion des infrastructures existantes : les Parisiens n'attendront pas 2035 pour que leurs difficultés présentes soient résolues. Je l'affirme sans détour. Il n'y a aucun accord possible au détriment du réseau actuel et sans harmonisation entre le centre parisien et la banlieue. Notre préférence va sur ce dernier point à un réseau de bus à haute capacité.

La création d'une société du Grand Paris ne fera qu'ajouter une strate supplémentaire alors qu'il existe déjà une structure, dotée de bureaux d'études, qui a fait ses preuves en prenant en charge les extensions de lignes de métro, les projets de tramways et les lignes tangentielles. Aujourd'hui, l'urgence est de créer des réseaux là où il y a urbanisation et de développer les relations de banlieue à banlieue. Il faut désormais privilégier la circulation entre le domicile et le travail ; les chefs d'entreprises d'Île-de-France que j'ai rencontrés ont demandé davantage de transports et de logements. Or, si 60 % de la population de la région relève du logement social, il n'y a aucune allusion au logement dans le projet de loi.

On va confier à la RATP le soin de mener des projets sans consultation ni écoute des populations. Le plan de mobilisation de la région fait l'objet de consultations et le Président de la République m'a indiqué qu'il y était favorable.

Que se passera-t-il si les collectivités refusent de signer des contrats de développement territorial ? Est-ce qu'on leur imposera des schémas de développement ? Ainsi, ni les financements ni les modes opératoires ne sont au rendez-vous.

Le contrat de projet avec l'État engage durablement ce dernier et la région. Suite à la réforme de la taxe professionnelle, les collectivités territoriales ne disposeront plus que d'une autonomie fiscale de 3 à 9 %. L'histoire montre que les dotations d'État ne sont jamais suffisantes et que les droits des collectivités concernés ne sont pas garantis alors qu'ils le sont constitutionnellement en Espagne et en Allemagne. Comment peut-on travailler devant un tel mépris pour les élus locaux ?

J'ai fait la proposition suivante : que les collectivités territoriales concernées doublent le budget du STIF le portant ainsi à 1,4 milliard d'euros, que le STIF prenne en charge la réalisation du réseau unifié en y incluant le « grand 8 », qu'il y ait deux conseils d'administration, l'un dans lequel siègerait l'État pour la réalisation du « grand 8 » - je n'y vois aucune difficulté puisque l'État doit participer au financement - , l'autre pouvant prendre en charge le plan de mobilisation. Les tracés des nouvelles lignes doivent être concertés, à l'exemple de la concertation réussie pour le tramway T 4 Clichy/Montfermeil.

**Mme Annick Lepetit.** Le projet de loi relatif au Grand Paris nous « interroge » tous. Lors de son audition devant notre commission, le Secrétaire d'État à la région capitale, M. Christian Blanc, nous a présenté ce projet comme l'acte I du Grand Paris. Depuis cette présentation, l'essentiel de nos questions porte sur l'articulation du réseau existant et du plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France, avec le nouveau schéma de transports dessiné par le projet. Je rappelle que le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) a été adopté par le conseil régional le 25 septembre 2008, après son approbation par les huit conseils généraux concernés.

J'aimerais insister sur la notion clé de tout l'édifice : le temps. Le Président-directeur général de la RATP, Pierre Mongin, que nous venons d'auditionner, nous a indiqué que le phasage constituait de son point de vue le point fondamental de la démarche initiée par le Gouvernement. Or M. Christian Blanc nous a confié que la crise nous dictait d'agir en urgence. N'y a-t-il pas là un risque de voir le débat public escamoté ? Les prochaines échéances électorales, à savoir les élections régionales, ne devraient-elles pas être justement le temps de confronter, non seulement des bilans, mais aussi des projets pour la région Ile-de-France ?

Enfin, d'un point de vue pratique, comment jugez-vous la gestion coordonnée d'un même réseau par des opérateurs différents ? Ne serait-il pas intéressant, puisque le rapport de M. Gilles Carrez sur le financement des transports en Ile-de-France a fait l'unanimité, de s'inspirer de ses conclusions ? Mes collègues et moi-même aurons l'occasion au cours du débat qui s'ouvre de porter certaines de ses conclusions.

**M. Yanick Paternotte.** Monsieur le président Huchon, j'ai été surpris par la forme un peu virulente de vos propos introductifs, virulence qui illustre la tension entre le STIF et l'État sur le dossier des transports en Ile-de-France. Il me semble que le véritable enjeu réside ailleurs, dans la qualité de vie des habitants de cette région, et non dans le jeu des institutions entre elles. Force est de constater que cette qualité de vie pâtit en grande couronne de l'état actuel de l'offre de transports, et qu'un rattrapage paraît plus que nécessaire. J'en veux pour preuve l'état pour le moins déficient du fonctionnement de la ligne D du RER, notamment dans le département dont je suis élu, le Val d'Oise.

S'agissant des gares, je suis frappé de constater qu'on ne les considère pas à la fois comme des points d'arrivée et des points de départ. Le problème du STIF est pour l'essentiel un problème d'équilibre à trouver dans l'espace entre les emplois et les transports des salariés. C'est en effet d'abord la localisation des emplois qui détermine les flux de voyageurs. A titre d'exemple, le taux d'emploi par actif résident à Montmorency n'est que de 0,42. C'est pour cette raison que je suis un fervent partisan du renforcement du rôle économique des gares et de la densification des activités économiques dans leurs environs.

S'agissant de la procédure de consultation du public telle qu'elle figure dans le projet de loi, j'estime que la Commission nationale du débat public doit être réintégrée dans cette procédure, son intervention étant de nature à garantir un équilibre entre l'urgence à agir et le fonctionnement démocratique de notre société. La démarche du Grand Paris est en effet de créer des infrastructures pour générer, dans un second temps, de l'aménagement. A cette aune ne faut-il pas revoir le SDRIF afin de mieux prendre la mesure des besoins des habitants de la grande couronne ?

**M. Stéphane Demilly.** Je suis élu de l'une des quatre régions concernées par le projet de canal à grand gabarit Seine-Nord-Europe. A quelle hauteur la région Ile-de-France compte-t-elle investir dans ce projet stratégique ? Quel est l'état de la coordination interrégionale ?

**M. Jean-Paul Huchon.** Je peux répondre très directement à la question de M. Stéphane Demilly : la région Ile-de-France qui a dialogué avec des associations locales et travaillé sur le tracé apportera 200 millions d'euros de financement au projet de canal Seine-Nord-Europe, c'est-à-dire autant que les trois autres régions impliquées, alors même qu'elle est moins directement concernée. Le montage financier implique d'ailleurs l'Europe avec 1 milliard, l'État français et les collectivités territoriales. Ce projet nous est apparu comme stratégique – c'est pourquoi il a été adopté à l'unanimité, dans la mesure où il assurera un débouché en mer du Nord et où il soustraira, à terme, environ 2 millions de camions par an au trafic routier, ce qui est considérable.

**M. Yves Cochet.** Au-delà des considérations purement techniques, il me semble que les dix cabinets d'architectes qui ont « planché » sur l'avenir de la région Ile-de-France, à l'invitation du Président de la République, ont apporté des contributions stimulantes parce globales. J'observe que ce caractère global les place souvent en contradiction avec les institutions qui portent le développement des transports dans cette région, le STIF aujourd'hui, peut-être la société du Grand Paris demain. Que pensez-vous en particulier de celle de M. Yves Lion, grand prix d'urbanisme en 2007, qui apporte une réponse à l'urgence écologique ?

La question des aéroports mérite qu'on s'y arrête. Là aussi, n'y a-t-il pas un risque de contradiction entre la volonté farouche d'améliorer la desserte des aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle et d'Orly et la contraction probable du trafic aérien dans les dix ou quinze années qui viennent ? Ne commet-on pas une erreur d'appréciation de l'avenir ?

Ma troisième question porte sur le marché international de Rungis qui est en danger et ne devrait sa survie qu'à l'existence des épiceries de quartier parisiennes. La vérité oblige à dire que les grands donneurs d'ordres ne passent plus par Rungis. Comment voyez-vous l'avenir de ce marché du produit frais installé aux portes de la capitale ?

Ma dernière question concerne les projets d'implantation d'un circuit automobile de formule 1, qu'il s'agisse de celui de Flins ou de celui de Sarcelles. J'y suis, et cela ne surprendra personne, résolument défavorable. Pouvez-vous nous indiquer votre position sur ces projets ?

**Christian Jacob, président de la commission.** Monsieur le Président, je tiens à souligner que l'approche partisane de votre propos liminaire m'a également surpris. Je souhaiterais donc remettre le débat en perspective. Sans doute les questions relatives au raccordement du nouveau réseau aux infrastructures existantes et à l'inter modalité des modes de transport méritent-elles d'être étudiées, et le texte du projet de loi devra faire l'objet d'améliorations dans ce sens. Le Secrétaire d'Etat nous a présenté la place de notre capitale dans le concert des « villes-mondes », dont l'attractivité dépendra en grande partie du dynamisme de ses pôles économiques, et de la présence de grands pôles universitaires et de recherche qu'il sera nécessaire de relier. A cet égard, il n'est pas infondé de réaliser au préalable un réseau de transports avant d'installer les hommes et les entreprises sur les territoires ainsi desservis. L'implication de l'État est essentielle et déterminante : l'Etat joue pleinement son rôle en portant ce projet, les collectivités territoriales n'y pouvant suffire seules.

**M. Jean-Paul Huchon.** C'est à dessein que j'ai dressé un tableau sombre dans mon propos liminaire parce que la situation est grave. Le projet de loi est en contradiction avec le principe de décentralisation des transports voulu en 2004 par votre majorité, et avec les efforts financiers considérables des collectivités locales. Dans le même temps, l'Etat, qui n'est plus représenté au STIF, demande à celui-ci un effort financier plus que significatif. Le contrat de plan État-région 2007-2013 a été financé à 70 % par la région et à 30 % par l'État, et nous avons assisté à un délitement du financement par l'État constant depuis de nombreuses années.

Le projet du Grand Paris va dessaisir les élus de leurs compétences, priver les maires de pouvoir en matière d'urbanisme et créer une spéculation foncière autour des gares. Il est donc en contradiction avec ce que nous croyons, et, pour vous dire le fond de ma pensée, je ne crois plus à la supériorité de l'intérêt général exprimée par l'Etat. Je constate au contraire que l'Etat n'est pas un meilleur gestionnaire que les collectivités locales qui sont capables de gérer leurs propres dossiers. L'Etat devrait pour sa part se concentrer sur les fonctions régaliennes.

En plus de ce retour de l'Etat, il n'est plus un projet de loi aujourd'hui qui ne crée un nouvel établissement public, alors qu'on cherche à supprimer des collectivités pour des raisons de coût. La politique des transports ne doit pas être centralisée, notamment en matière de tracé des infrastructures ferroviaires et de matériel roulant ; par exemple, la région vient d'acheter de nouveaux trains et les élus ont été associés en détail à cet achat : jamais cela n'aurait été le cas si l'Etat avait décidé. Nous avons par exemple imposé l'accessibilité aux trains. A cet égard, il faut regretter une certaine arrogance de l'Etat à l'égard des élus locaux et des parlementaires.

En réponse à Mme Annick Lepetit, je rappelle que le SDRIF, voté à une immense majorité, s'impose à toutes les décisions de la région. Nous n'accompagnerons donc pas un seul projet qui y soit contraire. Sinon, l'Etat doit assumer sa volonté d'ignorer le nouveau SDRIF et d'en revenir au schéma préparé par M. Balladur en 1994 et qui a suscité de nombreuses oppositions jusque dans les rangs de la majorité actuelle. Ce SDRIF porte une vision de l'Ile-de-France fondée sur la densification raisonnée, le non étalement urbain et le

développement de l'attractivité. Cette vision ne se retrouve pas dans le projet du gouvernement qui n'est donc pas compatible avec le SDRIF.

En outre, le projet de loi a des ambitions très réduites par rapport à celles affichées initialement par le Président de la République. Les architectes ont effectué un excellent travail que nous souhaitons rendre public à travers une exposition itinérante. Personnellement, je suis favorable au projet d'Yves Lion impliquant un bon maillage dans les transports et une densification urbaine raisonnée. Je rappelle en outre que Jean Nouvel a fait une tribune assez dure faisant état de sa déception devant le projet de loi au regard des ambitions initiales.

Sur la question des transports, il serait grave d'avoir deux réseaux différents dans la mesure où la cohérence de leur exploitation s'en trouverait mise à mal. En outre, à la fin de travaux sur le « grand huit », les équipements devraient être transférés au STIF : comment garantir l'étanchéité d'une dette de 20 milliards d'euros, compte tenu du fait que le STIF est incapable d'absorber une telle dette. Le gouvernement ne fournit aucune garantie dans ce domaine. Enfin, rappelons qu'un amendement « scélérat », débattu en quinze minutes, a été adopté pour dépouiller la région du patrimoine du STIF, d'un montant de 8 milliards d'euros, ce qui nous empêche maintenant d'adosser tout emprunt.

**M. Christian Jacob, président.** Le débat sur l'amendement du gouvernement que vous évoquez a duré plusieurs heures dans cette commission ; chaque député a pu poser toutes les questions qu'il souhaitait au secrétaire d'Etat chargé des transports qui est venu le présenter et a alors fourni les réponses adéquates.

**M. Daniel Goldberg et M. Jean-Yves Le Bouillonnet.** Cet amendement n'a pas été présenté par le gouvernement devant la commission des affaires économiques saisie au fond !

**M. Christian Jacob, président.** Je rappelle que, depuis le 1<sup>er</sup> juillet, c'est la commission du développement durable qui est compétente au fond sur le projet de loi relatif aux transports ferroviaires et non plus la commission des affaires économiques.

**M. Jean-Paul Huchon, Président du conseil régional d'Île-de-France, Président du STIF.** Je suis inquiet pour le financement de ce projet comme des autres. Aujourd'hui, tous les projets sont prêts à passer au débat public, mais nous devons maîtriser le calendrier ; or, le « grand huit », auquel nous n'avons pas d'objection de principe, n'est pas aussi avancé ; M. Gilles Carrez lui-même a reconnu qu'il fallait commencer par appliquer le plan de mobilisation de la région.

En réponse à M. Yves Cochet, je ne crois pas à une baisse systématique du trafic aérien qui a même enregistré une forte reprise après les événements du 11 septembre et malgré la crise économique actuelle. La décision sur le troisième aéroport a été prise par le gouvernement auquel M. Yves Cochet appartenait.

Il existe une particularité importante en Ile-de-France dans le système de tarification par zone concentrique : ne risque-t-on pas demain d'avoir deux types de réseau et donc deux types de tarification, par zone et kilométrique ? Il y a ainsi un vrai danger à avoir deux exploitants. Le gouvernement a décidé de confier toute la gestion à la RATP qui, disposant du patrimoine du STIF, pourra diminuer sa dette et d'avoir un bilan plus équilibré.

Selon le texte du projet de loi, la RATP gèrera les infrastructures. On peut estimer ce dispositif contraire à la réglementation européenne et non conforme au rôle des collectivités territoriales ; donc le texte lui-même ne devrait pas être validé par Bruxelles. C'est pourquoi il me semble possible d'effectuer un recours au plan constitutionnel à la fois sur la forme et surtout sur le fond.

Le STIF ne pourra pas asseoir son besoin de financement sur son patrimoine tant le matériel roulant est obsolète.

**M. Yanick Paternotte.** On ne peut pas vous laisser dire que le matériel roulant est à ce point dégradé ! J'emprunte les transports en commun tous les jours...

**M. Jean-Paul Huchon.** Il manque en toute hypothèse dans ce projet de loi deux grands acteurs : le STIF et Paris Métropole.. Est-il vraiment utile de créer cet établissement public ? Il serait bon que le schéma des transports soit soumis à la consultation du STIF, dans lequel s'expriment les élus.

On peut se demander quelle sera par ailleurs l'efficacité d'un projet de loi qui ne prend pas en compte le syndicat « Paris Métropole » présidé par M. Jean-Yves Le Bouillonnet : ce syndicat rassemble une centaine d'élus et se trouve à l'origine du projet de transport « Arc Express » qui peut être réalisé par le STIF et auquel tous les maires du Val de Marne et des Hauts-de-Seine ont donné leur accord.

**M. Daniel Goldberg.** On peut comprendre les réticences exprimées quant à la compatibilité des deux systèmes, notamment en termes de tracés et de technologies. Comme l'ont montré les travaux de la mission de Gilles Carrez, comment assurer la compatibilité sur un territoire donné ?

N'assiste-t-on pas, par ailleurs, à une régression du débat démocratique ? Quatre mois de consultation seulement sont prévus dans le dispositif proposé : l'ensemble des habitants pourront-ils donner leur avis ?

Il faut noter que le projet de loi ne précise aucun tracé ni positionnement de gares en Ile-de-France, et qu'il repose sur des choix de vie présumés : le projet dessine ce que sera la métropole francilienne à partir d'un réseau de transport. Il faut enfin réfléchir à la sécurisation des procédures très concrètes à partir des contrats territoriaux.

**M. Christophe Caresche.** Sur la question de l'établissement public du « Grand Paris, les propositions du rapport Gilles Carrez, qui font une réelle ouverture, militent plutôt pour une insertion dans les structures actuelles. Le projet du gouvernement restera virtuel si l'on ne cherche pas précisément à s'insérer dans les mécanismes existants.

Il faut insister sur l'importance de la demande démocratique des populations, qui ne peuvent se satisfaire d'une réduction des délais de consultation et des risques de problèmes juridiques innombrables du fait d'un dispositif totalement dérogatoire.

Dans la ligne de la proposition Huchon-Carrez, il faudrait travailler sur la faisabilité d'un STIF « à deux têtes » avec une direction et des services communs.

**M. Didier Gonzales.** Quelle est votre position sur la création des gares TGV en Île-de-France ?



**M. Yves Vandewalle.** Certes la modernisation du réseau existant est essentielle mais le « Grand Huit » constituera un moyen de transport rapide qui répondra aux besoins en Île-de-France. Le territoire correspondant au plateau de Saclay doit être convenablement desservi en adéquation avec les besoins de transport. Le parc naturel régional de la vallée de Chevreuse a bâti un projet consensuel qu'il faudrait concrétiser en face de l'opération d'intérêt national.

**M. André Chassaigne.** Il ne faut pas occulter les questions qui se posent sur l'ensemble du territoire et se demander quels sont les enjeux réels poursuivis par les uns et les autres. Cherche-t-on vraiment à répondre aux besoins de la population francilienne ou à sacrifier aux exigences de la compétitivité ? Il faut qu'existe une volonté démocratique, que l'on associe réellement les populations avec une expression citoyenne et que l'on se demande si les collectivités territoriales sont bien traitées.

Qu'a-t-on prévu enfin pour Paris Métropole et le STIF ? On a besoin d'une cohérence nationale dans le système des transports : qui l'assure ? Le risque est de tomber dans un système où l'État veut tout régenter, mais ne paie jamais, c'est-à-dire comme on dit chez nous, qu'il veut « commander la musique » sans jamais « acheter les pipeaux » !

**M. Yanick Paternotte.** J'ai déjà eu l'occasion d'évoquer avec le Président de la RATP, M. Pierre Mongin, les problèmes récurrents de la ligne D du RER. Est-il envisageable que vous receviez tous les élus du Val d'Oise afin d'évoquer ces problèmes en détail ?

N'y a-t-il pas un déséquilibre de l'offre de transports collectifs qui joue clairement en défaveur du quart Nord Ouest de la région, en particulier du département du Val d'Oise ? Comme envisagez-vous de le réduire ? Comment voyez-vous l'avenir du projet CDG Express auquel je suis farouchement opposé ? Comptez-vous mettre en œuvre une politique de mise en place de parcs de stationnement « de dissuasion » autour des gares multimodales d'accueil, par exemple en développant les parkings d'intérêt régional (PIR) ?

Avec la Picardie, l'Île-de-France a signé une convention interrégionale sur Creil-Roissy ; la semaine prochaine la région que vous présidez va investir 300 000 euros d'autorisations de programme sur ce projet. Les élus de ma circonscription, toutes tendances politiques confondues, y sont farouchement opposés. Ne pensez-vous pas que cet argent serait plus utilement dépensé à la rénovation de la ligne D du RER dont je viens de parler, ou à l'arrêt des trains ralliant Creil à Paris en gare de Fosse-sur-Villiers et de Louvres ? Cela améliorerait la situation sur place non pas à horizon 2020, mais dès 2010. Gérer des infrastructures de transport implique me semble-t-il de considérer au mieux le temps du citoyen.

Je reviens un instant sur l'implantation des gares, afin de lever toute ambiguïté. En définitive, il reviendra aux maires de décider s'ils souhaitent qu'une nouvelle gare soit implantée sur le territoire de leur commune.

**M. François Pupponi.** Je voudrais d'abord évoquer la situation des friches très importantes dans ma circonscription, sur les territoires des communes de Sarcelles, de Villiers-le-Bel et de Garches. Des milliers d'hectares sont gelés par l'État depuis plus de cinquante ans pour la réalisation de l'autoroute A 16, qui n'a jamais vu le jour. Le SDRIF propose de lever ces emprises foncières, dans une zone où le taux de chômage dépasse les 30 %, qui pourraient alors être consacrées à l'implantation de grands équipements sportifs dont notre région a aujourd'hui besoin : un dôme couvert de 25 000 places, qui permettrait à notre

pays d'organiser les championnats du monde de handball - je rappelle que notre pays est à la fois champion du monde et champion olympique dans cette discipline -, et éventuellement d'accueillir dans le futur des terrains de tennis couverts qui font défaut à Roland-Garros, un circuit de Formule 1, le circuit Carole qu'il faut transférer de Villepinte.

Or cette frange de territoire francilien est ignorée du Grand Paris, comme elle est ignorée du développement économique de l'aéroport Roissy, pourtant distant de sept kilomètres, et qui crée 5 000 emplois par an, alors que la commune de Sarcelles compte 6 000 chômeurs ! Dans ces conditions, il nous faut élaborer nos propres projets, que je viens de présenter brièvement, avec des partenaires privés, sur des terrains qui appartiennent à la Caisse des dépôts et consignations, et sans demander un seul euro de financement public.

**M. Jean-Paul Huchon.** Je répondrais d'abord à M. Daniel Goldberg pour lui dire qu'effectivement il peut y avoir une incompatibilité en terme de tracé entre le « Grand Huit » et les projets inscrits au SDRIF. Je me fie par exemple au projet Arc express qui figure au SDRIF et dont le tracé a la préférence des élus concernés, préférence confirmée lors des débats internes au STIF à ce sujet : il s'agit de la liaison de Fontenay-sous-bois à Bagneux, plutôt qu'une liaison passant à quelques centaines de mètres à partir de la commune de Noisy-le-Grand. Le choix va être fait semble-t-il par le Gouvernement de desservir Noisy-le-Grand et plus tard Clichy-Montfermeil, mais il me semble que les élus concernés auraient pu être consultés, ce qui n'a pas été le cas jusqu'à présent. Je rappelle que deux conseils généraux ont voté à l'unanimité pour le tracé figurant au SDRIF, celui des Hauts-de-Seine et celui du Val-de-Marne. Il sera à mon avis difficile de revenir sur cette décision. Par souci de consensus, j'ai accepté d'affirmer qu'il n'y avait pas d'incompatibilité de principe entre les projets d'Arc express et de « Grand Huit », mais la réalité m'oblige à dire que les projets présentés par le secrétaire d'État à la région capitale sont contraires aux vœux des élus locaux.

Je rejoins l'interrogation formulée sur l'adéquation entre la vision du Grand Paris et la réponse constituée par le « Grand Huit ». Une offre de transports collectifs, si novatrice et si performante soit-elle, est-elle de nature à répondre à tous les défis auxquels se trouve confrontée notre région, notamment en termes d'urbanisme et d'aménagement du territoire ? Je ne le pense pas. Avec ce projet, nous retrouvons un urbanisme tel qu'on le concevait dans les années soixante, et loin de nous projeter dans la modernité, comme le disait M. Christophe Caresche tout à l'heure, il nous ramène quarante ans en arrière. Il me semble que notre vision, exprimée notamment par le SDRIF, qui est le fruit d'un travail de quatre années et qui a reçu l'aval de six conseils généraux sur huit, répond à une vraie demande des élus, même de la part de ceux qui ne l'ont pas approuvé.

Cela étant dit, je ne suis pas opposé à l'idée, émise par M. Yanick Paternotte, d'une révision du SDRIF, qui n'est pas parfait, évidemment, car la situation a évolué depuis quatre ans. Il constituait à mon sens une base pour les discussions avec le Gouvernement sur le projet de loi dont nous débattons. Il pouvait être mis en œuvre immédiatement et faire l'objet d'une révision, avec la concertation que cela suppose.

S'agissant de la sécurisation des procédures, je vais essayer d'expliquer ce point relativement complexe. Au départ, il n'existait pas dans le projet du Grand Paris de contrats territoriaux : la Société du Grand Paris « s'appropriait » les gares et prenait en charge l'aménagement. Devant le tollé suscité par une telle approche, notamment chez les élus, le Secrétaire d'État a modifié ses propositions pour mettre au point ce que je qualifierais d'« autoritarisme contractuel » : au terme d'un délai de dix huit mois, en l'absence de signature d'un contrat de développement territorial, l'État fera ce qu'il voudra et pourra

imposer sa volonté aux maires ! La fragilité juridique d'une telle procédure me paraît grande, surtout lorsqu'il s'agira de s'assurer de la compatibilité de ces contrats territoriaux avec un document d'urbanisme. A quel document se référera-t-on à ce moment-là ? Dans la mesure où le SDRIF signé en septembre 2008 n'a pas encore reçu d'approbation, il faudra se reporter au SDRIF approuvé en 1994, un document qui n'est naturellement plus en phase avec la réalité d'aujourd'hui. Au total, il faudra donc compter avec dix huit mois de mise au point des contrats territoriaux, suivis d'une période d'un ou deux ans, dans le meilleur des cas, pour régler les contentieux qui ne manqueront pas de surgir. Au lieu de gagner un ou deux ans, on va en définitive en perdre trois voire quatre.

Pour répondre à la question de M. Christophe Caresche, je dirais qu'il y a un système qui fonctionne aujourd'hui très bien, celui de l'EPA Marne et de l'EPA France, deux établissements qui exercent leur compétence sur un même territoire, qui ont les mêmes responsables et dont les services sont communs. Je ne demande pas mieux que de le calquer sur les structures du STIF, et d'augmenter encore les moyens de celui-ci en ingénieurs, en architectes, etc. Ce ne sont pas les dépenses en personnel du STIF qui constituent un obstacle car ils représentent une part peu importante du budget annuel d'environ 7 milliards d'euros. Je ne crois pas à la coexistence de deux entités, l'une qui fonctionne au consensus et à la concertation, l'autre qui va fonctionner disons avec une dose certaine d'autoritarisme. Il me semble naturel que, si l'Etat participe au financement des transports, il soit représenté dans les instances qui gèrent ces transports.

Le Parlement pourrait retenir un meilleur système et s'inspirer notamment des propositions du rapport de M. Gilles Carrez, qui propose un éventail de solutions intéressantes, portant sur un financement supplémentaire de 500 à 600 millions d'euros par an pour de nouvelles infrastructures de transports. Cette enveloppe permettrait par exemple d'envisager avec une relative sérénité le remboursement d'un emprunt de 2 ou de 4 milliards d'euros. Or je suis relativement inquiet car aucune de ces solutions ne figure au projet de loi de finances pour 2010, ni *a priori* dans la loi de finances rectificative, qu'il s'agisse du versement transports ou de la participation des entreprises. Je vois donc poindre avec appréhension le risque que ces recettes ne soient en réalité absorbées au profit d'un autre projet. S'agissant du financement du « Grand Huit », le Secrétaire d'Etat a évoqué une dotation initiale en capital qui s'accompagnerait d'un emprunt dont j'ai compris qu'il serait distinct du grand emprunt. Pour terminer sur la question du financement, j'exige de savoir qui va porter la dette *in fine* du « Grand Huit » : si l'étanchéité entre cette dette et les finances du STIF n'est pas garantie, vous comprendrez la réticence sur la question du transfert des matériels.

Le conseil régional d'Ile-de-France et le STIF sont tout à fait favorables à un maillage de la région en gares TGV, maillage qui a été intégré dans l'élaboration du SDRIF car il constitue une bonne formule pour les franciliens et pour tous nos compatriotes. Aujourd'hui, le dossier « ressort » avec l'appui de la SNCF, même si celle-ci ne semble pas tout à fait sur la même longueur d'ondes que Réseau ferré de France.

Je réponds à M. Yves Vandewalle concernant l'opération d'intérêt national (OIN) de Paris-Saclay. Une ligne de bus en site propre, que j'ai inaugurée, a été mise en service et va être prolongée : bien entendu, il faut aller plus loin en créant une véritable offre locale de transports. La meilleure formule, et cela constitue une ouverture conforme aux souhaits des élus de la communauté d'agglomération du plateau, serait de créer une autorité de proximité, sous la forme d'une AOP. Celle-ci serait autorisée par le STIF, une majorité des deux tiers des voix au sein du conseil du STIF étant requise, et la mise au point de cette offre lui serait

déléguée, selon un cahier de charge relativement précis qui garantisse sa complémentarité avec l'offre globale de transports dans la région ainsi qu'avec le SDRIF. Je compte proposer cette solution lors d'un prochain conseil du STIF, à la fin de cette année ou au début de 2010.

Le projet concernant la haute vallée de Chevreuse a connu quelques déboires : un nombre relativement élevé de communes a voulu y participer, l'Etat s'y est opposé, mais je pense qu'une solution consensuelle pourra émerger.

Je rejoins les interrogations de M. André Chassaing sur la finalité d'un système de transport : celui doit-il être conçu pour la desserte et les déplacements des habitants dans les zones urbaines mal desservies ou pour des pôles de développement et des déplacements que je qualifierais de professionnels – certains disent « travail à travail » ? Avec le projet Arc Express, nous avons choisi la première option, notamment avec des tangentes éloignées de Paris. La tangente Nord, chère à M. Daniel Goldberg, desservira notamment une très grande partie des cités défavorisées du Nord de la région. Nous finalisons la tangente Ouest avec le conseil général des Yvelines. Avec le Président M. Michel Berson et le conseil général de l'Essonne, nous avons travaillé sur la liaison Massy-Evry. Nous aurons ainsi au terme du processus fait quasiment le tour de la région. J'ajoute que le prolongement du tramway des maréchaux jusqu'à la porte de la Chapelle s'intègre dans cette démarche, et son impact sera presque plus important à l'extérieur de Paris *intra muros* qu'à l'intérieur.

Les pôles économiques, qui figurent au projet de loi, ont également été inscrits au SDRIF. Pour répondre à une interrogation de M. Christian Patria sur les pôles de compétitivité, je voudrais rappeler que c'est la région Ile-de-France qui les a portés et financés, à parité avec l'Etat, à hauteur de 73 millions d'euros pour l'année 2009. Pour prendre l'exemple du transport et de la logistique, nous avons aidé à forger deux pôles de compétitivité mondiale que sont Mov'eo et Advancity. Je souhaite, et je crois qu'il n'y a-dessus aucune forme de désaccord possible sur cette question, renforcer la compétitivité de l'Ile-de-France.

Pour abonder dans le sens d'une des questions sur les contacts avec les autres conseils régionaux en matière de transport, je rappellerais que nous avons, avec mes collègues de l'ensemble du grand bassin parisien, créé une structure nouvelle et volontaire, appelée « C8 », qui constitue une instance d'information et de concertation. Nous avons récemment effectué ensemble un déplacement à Bruxelles, afin de porter ensemble nos dossiers auprès de la Commission européenne. Dans les projets que nous développons ensemble, outre le canal Seine-Nord que j'ai cité, je voudrais mentionner l'électrification de la ligne de Troyes, menée avec le conseil régional de Champagne-Ardenne, avec le maire de Troyes et les conseils généraux concernés.

J'appelle d'ailleurs de mes vœux la création d'une structure, qui ne soit pas seulement consensuelle, permettant de mener à bien les projets de transports ayant une dimension interrégionale affirmée, qui sont extrêmement nombreux. Il est clair à mes yeux que d'autres dossiers comme le contournement ferroviaire de Paris ou la liaison avec Bordeaux doivent aboutir mais ces exemples ne sont pas les seuls.

Je regrette que le gouvernement n'ait jamais publié depuis février 2004 les décrets relatifs à la mise en place des communautés aéroportuaires, qui doivent être présidées par les présidents de région. Non que je sous-estime l'investissement que celles-ci requerraient, mais je crois qu'il est important sur cette question d'aménagement du territoire de donner des moyens à l'échelon local et, au besoin, au dialogue interrégional.

Pour répondre à M. Yannick Paternotte, je considère comme lui que le Val-d'Oise est le grand oublié du projet de loi. Mais qu'il se rassure : le Val d'Oise n'est pas oublié par le conseil régional, comme en témoigne notamment son engagement dans le barreau de Gonesse. Mais force est de constater que le texte soumis au Parlement ne le prend pas en considération.

En ce qui concerne les parkings de dissuasion, un schéma directeur des parcs de stationnement a été adopté par le STIF au cours de son avant-dernière réunion. Plusieurs dizaines de réalisations sont annoncées et programmées.

Je voudrais aussi évoquer le projet CDG Express que j'ai défendu lorsque le STIF était présidé par l'Etat et que le « Grand Huit » n'aborde pas. Or le STIF a été dessaisi en la matière par un amendement parlementaire discuté « nuitamment ». La gestion opérée depuis par l'Etat ne fait rien pour nous rassurer : une seule offre a été formulée par Vinci, le dossier n'a pas progressé et devient même emblématique d'un partenariat public privé qui ne fonctionne pas. Pourtant, à mon avis, nous avons besoin d'un axe comparable à la liaison anglaise *Waterloo/Paddington*. Je dois prochainement recevoir les élus locaux concernés pour évoquer ce sujet, j'ai déjà trop tardé à le faire.

Enfin, il n'y a pas d'engagement régional sur la connexion entre Creil et Roissy.

**M. Yannick Paternotte.** Mais, il y a le contrat de plan Etat Région. La semaine prochaine aura lieu une délibération au cours de laquelle la région donnera trois cents mille euros à la connexion entre Creil et Roissy. Vous ne pouvez pas tenir de tels propos.

**M. Jean-Paul Huchon.** Ce projet ne peut pas se faire au détriment du trafic francilien.

Je souhaiterais conclure en remettant au rapporteur une note technique sur les créations d'emplois attendues. Je vous remercie d'avoir consacré autant de temps à mon audition et de m'avoir écouté avec tant de bienveillance.

**M. le Président Christian Jacob.** Je vous remercie, Monsieur le président, d'avoir répondu à notre invitation à venir s'exprimer devant notre commission.

## **Membres présents ou excusés**

### **Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire**

Réunion du mercredi 4 novembre 2009 à 10 h 15

*Présents.* - M. Yves Albarello, M. Philippe Boënnec, M. Maxime Bono, M. Christophe Bouillon, M. Christophe Caresche, M. Jean-Paul Chanteguet, M. André Chassaigne, M. Yves Cochet, M. Frédéric Cuvillier, Mme Claude Darciaux, M. Stéphane Demilly, M. Albert Facon, M. Didier Gonzales, M. François Grosdidier, M. Christian Jacob, M. Armand Jung, Mme Conchita Lacuey, M. Pierre Lang, Mme Annick Lepetit, M. Gérard Lorgeoux, Mme Christine Marin, M. Philippe Meunier, M. Bertrand Pancher, M. Yanick Paternotte, M. Christian Patria, M. Jean-Luc Pérat, Mme Catherine Quéré, Mme Marie-Line Reynaud, M. Martial Saddier, M. Jean-Marie Sermier

*Excusés.* - Mme Françoise Branget, M. Philippe Duron, M. Daniel Fidelin, M. Jean-Pierre Giran, M. Jacques Kossowski, Mme Fabienne Labrette-Ménager

*Assistaient également à la réunion.* - M. Daniel Goldberg, M. Jean-Yves Le Bouillonnet, M. Jean-Marie Le Guen, Mme Martine Lignières-Cassou, Mme George Paulangevin, M. François Pupponi, M. Yves Vandewalle