

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, ouverte à la presse, de M. Marc Véron, candidat à la présidence du directoire de la Société du Grand Paris..... 2
- Informations relatives à la commission..... 14

Mercredi
15 septembre 2010
Séance de 17 heures

Compte rendu n° 65

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2009-2010

**Présidence de
M. Christian Jacob**
Président



La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a entendu **M. Marc Véron, candidat à la présidence du directoire de la Société du Grand Paris.**

M. le président Christian Jacob. Cette audition intervient non pas en application de l'article 13 de la Constitution relatif aux nominations prononcées par le Président de la République, mais de l'article 8 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris qui prévoit que vous soyez entendu par les commissions compétentes de l'Assemblée nationale et du Sénat, en tant que préfigurateur de l'établissement public du Grand Paris, poste que vous occupez depuis le 2 juillet dernier.

Quelques questions pour lancer la discussion : votre mission de préfiguration s'achève à la fin du mois ; quel bilan tirez-vous de ses réalisations ? Quelles furent les avancées, les points de blocage, les sujets les plus difficiles que vous avez identifiés ? Quels points sont éventuellement à revoir ? Un débat a eu lieu sur les incertitudes du financement, notamment sur la dotation en capital de l'État de 4 milliards d'euros : pouvez-vous nous apporter des précisions à cet égard ? Quelles relations la société du Grand Paris (SGP) nouera-t-elle avec l'Atelier international du Grand Paris (AIGP) ainsi qu'avec l'établissement de Paris-Saclay ?

M. Marc Véron. Je voudrais d'abord présenter l'esprit dans lequel je me suis acquitté de la mission que l'on m'a confiée. Vous avez voté une loi qui fixe une méthode en même temps qu'elle pose la première pierre du Grand Paris. Il a été précisé que cette loi ne constituait que la première étape d'une série de textes qui, probablement, devraient encore intervenir dans le même cadre.

Lorsque votre Commission a examiné le projet de loi, vous disposiez d'un certain nombre de matériaux : le discours du Président de la République du 29 avril 2009 à la Cité de l'Architecture, les contributions des dix cabinets d'architectes lors de la consultation pour le Grand Paris, les travaux du secrétariat d'État au développement de la région capitale, enfin votre propre expérience d'élus de terrain et les comparaisons que vous pouviez faire avec le développement des autres métropoles françaises et des grandes capitales de rang mondial.

Dès lors, votre préoccupation, comme l'indique l'article premier de la loi, fut de concilier un certain nombre d'impératifs : préserver et conforter les chances de Paris de demeurer dans le club très fermé des grandes « villes-monde » ; exploiter de façon intensive ses atouts économiques, techniques et culturels afin de constituer des *clusters* au sein desquels se fortifient mutuellement la recherche, l'enseignement et l'industrie des biens et services ; examiner sous l'angle d'une fertilisation croisée les apports de la province et de Paris, les débats parlementaires ayant rappelé qu'il s'agissait bien d'un projet d'intérêt national ; désenclaver de vastes territoires, exclus des principaux bassins d'emplois et du développement économique, comme M. Michel Mercier, désormais ministre de tutelle du Grand Paris, a eu hier l'occasion, sur les territoires d'Aulnay, de Sevran, de Montfermeil, de Clichy-sous-Bois et de Livry-Gargan, de l'entendre dire par des maires voulant réinsérer leur commune dans la dynamique économique de la capitale ; enfin, apporter des solutions immédiates au quotidien des Parisiens et des habitants des couronnes proches comme plus lointaines en stimulant l'investissement dans les transports et le logement. Voilà ce qui forme le socle du texte que vous avez élaboré.

A la lecture de la loi du 3 juin dernier, et avec le recul des quelques semaines nécessaires à la parution et à la mise en œuvre des premiers décrets d'application, on est surtout frappé par la discipline qu'elle impose, du point de vue tant du calendrier que des procédures.

Le législateur a fixé à quatre mois, à dater de la promulgation du texte, le lancement du débat public.

Le préfigurateur devait saisir l'Autorité environnementale d'une étude stratégique d'évaluation pour qu'elle rende un avis avant fin août, ainsi que la Commission Nationale du débat public (CNDP) afin que soit fixée au plus tard au 3 octobre – en fait, au 30 septembre – l'ouverture du débat public, sur la foi d'un dossier établi par le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris, le 21 juillet dernier. Pour la première fois en France, en application de la directive européenne 2001/42/CE, l'Autorité environnementale a ainsi été saisie d'une telle étude préalablement à un débat public. L'ampleur de celle-ci est considérable ; ayant porté sur un cycle biologique complet et comportant des projections jusqu'en 2030, elle rassemble une masse de documents de l'ordre de 800 pages.

A l'issue de sa réunion du 1^{er} septembre, la Commission nationale du débat public a mis en ligne l'intégralité des pièces correspondantes, puis publié le calendrier et les modalités de la consultation du public, jusqu'au 31 janvier 2011.

Cette promptitude, voulue par le législateur, se retrouve dans les délais impartis aux communes et aux groupements de communes pour s'accorder avec l'État sur les contrats de développement territorial, soit dix-huit mois – sauf le cas spécifique de Saclay – à partir du décret en Conseil d'État qui statuera sur le tracé et sur la localisation des gares du réseau de métro automatique.

Dès lors – et c'est une autre innovation majeure inscrite dans la loi – le maître d'ouvrage, la Société du Grand Paris, les services de l'État et les collectivités locales doivent, sans attendre la conclusion d'une phase, engager, par autant d'études qu'il est possible, la phase suivante. Ce « tuilage » résulte directement de la rédaction de la loi.

La Société du Grand Paris a pu pleinement satisfaire la Commission nationale du débat public dans son attente de documents complets, car le secrétariat d'État au développement de la région capitale avait pu engager l'étude stratégique d'évaluation environnementale dès juillet 2009 et celle du dossier de débat public en décembre dernier. C'est pourquoi, la Société du Grand Paris, malgré des effectifs incomplets, amorce d'ores et déjà des études d'avant-projets sommaires.

Pour cette même raison, le préfet de région s'est assuré le concours des membres de la mission « région capitale », dans un souci de continuité des anticipations des futurs contrats de développement territorial avec les communes.

S'agissant des procédures prévues par la loi, deux évidences s'imposent après quelques semaines d'application. La première, c'est que le projet de réseau automatique par lequel s'enclenche le Grand Paris est soumis à la plus large concertation jamais conduite dans notre pays. L'avis des élus, des institutionnels, des acteurs économiques, sociaux et culturels est sollicité. Le public, soit plusieurs millions de nos concitoyens, pourra s'exprimer au cours de réunions publiques, dont 52 sont prévues à ce jour, mais aussi par des cahiers d'acteurs et

par Internet. La Commission nationale du débat public prévoit plus de 10 000 questions, soit cinq fois le volume habituel suscité par de tels débats.

Autre signe de l'esprit de dialogue voulu par le législateur, la consultation simultanée du public sur trois projets : le réseau de métro automatique du Grand Paris, Arc express et Éole. Cette simultanéité est propice à la recherche de convergences, comme dans le cas d'Éole pour les gares de la Défense, et, pourquoi pas, de synthèse, comme dans le cas d'Arc express.

La deuxième évidence, au terme de cette consultation à une échelle inédite, est que la mise en œuvre des projets pourra s'accomplir à un rythme soutenu, grâce à des dispositifs facilitateurs, tels ceux, prévus à l'article 5-II de la loi, qui concernent l'expropriation pour cause d'utilité publique ou ceux, inscrits à l'article 21-IV, qui précisent les conditions dans lesquelles les contrats de développement territorial s'imposeront aux instruments d'urbanisme.

Depuis son premier conseil de surveillance, le 21 juillet dernier, la Société du Grand Paris forme une équipe, certes encore limitée, mais déjà en pleine capacité d'assurer le débat public qui s'ouvrira le 30 septembre prochain.

Elle deviendra en 2011 une structure de maîtrise d'ouvrage capable d'instruire les dossiers d'enquête publique qui suivront la phase de débat public et de produire les études d'ingénierie indispensables à la consultation des entreprises de maîtrise d'œuvre. À la faveur des responsabilités de maîtrise d'ouvrage qui lui sont confiées par la loi, elle se prépare dès maintenant à être un outil au service des collectivités locales, un lieu d'échanges permanents entre les « ayants-droit » du Grand Paris, une force de propositions pour les instances délibérantes.

D'abord un outil au service des collectivités locales : la loi a confié à la Société du Grand Paris le soin de concevoir et de construire les gares. C'est à dessein que le mot a été utilisé de préférence à celui de « station », plus compréhensible internationalement, mais aussi plus parisien *intra-muros*. Le mot « gare » est ainsi entendu dans l'acception que le rapport de Mme Fabienne Keller lui a donné : un ensemble riche de fonctionnalités, afin qu'aucun ingrédient ne soit omis dans la manière d'envisager les gares futures. Grâce au travail parlementaire, la loi évoque les interconnexions, les rabattements que faciliteront les maillages en moyens de surface ainsi que les parkings : autant d'aides à l'intermodalité, de même que les espaces autour des gares prévus par la commission mixte paritaire. Par leur impact sur le tissu urbain et par leur influence sur la vie quotidienne, ces gares seront de puissants vecteurs de l'aménagement et du développement territorial et, ainsi, participeront à la réalisation des ambitions des communes et des groupements de communes.

Ensuite, un lien d'échanges permanents entre les « ayants-droit » du Grand Paris : les anglo-saxons emploient l'expression de *stake-holders* pour désigner tous ceux qui prennent une part aux décisions sociales de l'entreprise, et que nous traduisons imparfaitement par « ayants-droit », depuis le résidant jusqu'à l'étranger qui élit Paris comme première destination de cœur.

Le conseil de surveillance, qui réunit des hauts fonctionnaires et les présidents des instances régionale et départementales, peut être l'enceinte où la volonté de dialogue s'enracine et devient un symbole.

À sa façon, le comité stratégique, par sa diversité, peut être un apporteur d'idées, et enrichir les délibérations des organes décisionnels.

Il tient donc à peu de choses que la Société du Grand Paris s'interprète non comme une structure supplémentaire dans un paysage institutionnel passablement encombré, mais comme un endroit où l'on sait pouvoir débattre d'orientations essentielles et promouvoir des solutions consensuelles.

Enfin, une force de propositions pour les instances élues : alors que la Société du Grand Paris doit être à l'écoute des corps intermédiaires, des relais d'opinion, des experts et des étrangers, désormais accessibles en permanence par Internet, il ne se concevrait pas qu'elle borne sa réflexion aux seules questions de transport et s'enferme dans une compétence purement technique. La loi s'est gardée de réduire le Grand Paris au réseau de transport. Elle en a fait un levier d'aménagement du territoire, d'urbanisme et de développement. La Société du Grand Paris doit s'inscrire dans cette démarche large et à long terme, en s'affirmant comme un intellectuel collectif, auquel nul sujet de Paris-« ville monde » n'est étranger.

L'ambition que l'on peut raisonnablement nourrir pour le Grand Paris suppose des financements et une volonté politique constante. Sur les financements, notamment la dotation initiale et la fiscalité spécifique, le législateur s'exprimera bientôt. Sans doute, les besoins de la région capitale, à l'horizon de 25 ou 30 ans, exigent-ils la mobilisation massive d'argent privé. Mais on perçoit bien le caractère décisif de l'argent public initial, qui permettra d'amorcer la spirale vertueuse de l'investissement et de la croissance. Il y va de la crédibilité du projet. Le défi veut que cet appel en argent frais intervienne à une période délicate pour les finances publiques. La volonté politique, quant à elle, se mesurera aux actes. Car, si la compétence technique peut être appelée sans difficulté par la Société du Grand Paris, en puisant dans le vivier de l'ingénierie et de l'industrie des transports, l'intervention du politique restera déterminante pour surmonter les obstacles de tous ordres.

De ce point de vue, il est réconfortant que la loi du 3 juin 2010 réserve aux commissions compétentes des deux assemblées le soin de suivre l'évolution du dossier.

M. le président Christian Jacob. Merci pour cette présentation très complète. Nous en venons aux questions des orateurs des groupes et je cède tout d'abord la parole à M. Yves Albarello, rapporteur de notre commission pour la loi relative au Grand Paris.

M. Yves Albarello. La presse a récemment publié une cartographie des gares du réseau de transport public du Grand Paris, dans le cadre de la « double boucle ». Lors de l'examen du projet de loi, notre Commission avait éprouvé de très grandes difficultés pour en prendre connaissance. La CNDP va la rendre publique. Confirmez-vous sa forme définitive à ce stade ?

La CNDP devra examiner deux projets : la « double boucle » et Arc express, qui sont complémentaires. Quelle issue prévoyez-vous à cet examen ?

Nous avons assisté à une bataille de chiffres concernant les transports et d'éventuels déplacements de populations liés à l'urbanisation du Grand Paris. Avez-vous des chiffres précis à nous communiquer qui ne soient plus en contradiction avec ceux fournis par l'INSEE ?

La présidence de l'Atelier international du Grand Paris (AIGP) est actuellement vacante. Dès lors, comment cet organisme pourra-t-il formuler des préconisations avant la fin du mois de septembre comme cela était prévu ?

Le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) est actuellement soumis à consultation afin de devenir opposable. Les élus locaux de la région s'interrogent sur son intégration dans le schéma de transport du Grand Paris, qui en nécessitera une nouvelle révision. Selon quel calendrier ?

Quelles retombées le Grand Paris aura-t-il sur la plateforme aéroportuaire de Roissy-Charles de Gaulle ?

Comment intégrez vous le *cluster* de la Cité Descartes dans l'ensemble de l'opération de Marne-la-Vallée, notamment au regard d'Eurodisney ?

Enfin, quelle articulation prévoyez-vous entre la double boucle et la liaison TGV entre Roissy et Orly, qui figure dans la loi. Sans doute faudra-t-il créer une gare d'interconnexion, comme il en existe déjà une à Roissy. Sera-t-elle à Orly ?

M. Daniel Goldberg. Notre débat, ici même, sur le Grand Paris n'avait pas totalement abouti. Une loi fut certes votée mais toutes les questions du dossier, alors porté par M. Christian Blanc, n'ont pas reçu de réponse. Il faut donc, avant d'aborder les points précis, revenir sur l'économie générale du projet. Des chiffres ont été avancés sans justification satisfaisante. Or, toute la mécanique du projet, donc une partie du développement de la région d'Île-de-France, repose sur eux. Après plusieurs mois de travail du préfigurateur, les hypothèses restent-elles les mêmes, notamment en termes d'emplois créés, d'accroissement de la population active et de la population totale de la région capitale ?

Vous avez évoqué, pour le financement du projet, la mobilisation massive d'argent « frais » provenant en partie du secteur privé dans un contexte difficile pour les finances publiques. Au cours du débat parlementaire, le secrétaire d'État avait ainsi mentionné la nécessité de lever rapidement 4 milliards d'euros afin d'obtenir un effet de levier pour les 17 milliards restants. Quelle est la date limite pour la collecte de cet argent « frais » afin de respecter les délais prévus par la loi et compte tenu des discussions déjà engagées avec les élus locaux ?

Le débat public commencera le 1^{er} octobre. Nous sommes tous satisfaits ici que la charge en soit confiée à la CNDP. Comment la Société du Grand Paris interviendra-t-elle dans ces quatre mois de débat, d'une certaine façon « à charge et à décharge » ? Recueillir l'avis de nos concitoyens doit, en effet, permettre de fixer les orientations définitives du projet de réseau de transport. Certaines questions restent en suspens, telle que celle des 70 000 logements inscrits dans la loi. Comment cet objectif sera-t-il atteint sans moyens concrets ?

La mission confiée par le Premier ministre à M. Gilles Carrez sur le financement des transports en Île-de-France avait examiné la question financière mais aussi celle du phasage du projet de Grand Paris. Des questions demeurent-elles à ce sujet concernant les différents tracés du réseau de transport ?

Comment la Société du Grand Paris envisage-t-elle la coordination de ses interventions avec celles des établissements publics d'aménagement (EPA) existants ? Vous avez parlé de structures consensuelles faisant appel à la participation des élus mais de telles

structures existent déjà sur des territoires précis et l'État en est partie prenante. Dans le débat parlementaire, nous avons déjà relevé l'incongruité du maintien de ces établissements dans la mesure où la Société du Grand Paris peut jouer un rôle concurrent dans certains territoires et pour certains projets.

Enfin, de quelle manière les parlementaires pourront-ils, après l'achèvement du débat public, exercer leur droit de regard sur la réalisation de l'ensemble du projet ?

M. Marc Véron. La diversité et l'importance des questions posées montrent bien que le projet de Grand Paris ne se limite pas à un réseau de transport. Il s'agit aussi de développement, d'aménagement, d'urbanisation, de logement. Les polémiques des derniers mois ne reposaient donc sur rien, en tout cas nullement sur ce que la loi a prévu.

Le tracé du réseau de transport que nous avons établi ne constitue qu'une proposition. Les textes sont limpides à cet égard : il ne peut s'agir d'une forme définitive. Avant de parvenir à cette proposition, plusieurs filtres ont déjà agi. En premier lieu, l'étude d'évaluation environnementale qui a examiné le projet dans tous ses aspects, qu'ils soient géologiques ou aquifères, qu'ils concernent la faune ou la flore, comportant notamment des études de sols et topographiques démontre que certaines hypothèses de tracé ou de passage sont rigoureusement impossibles, donc à proscrire. Cette étude constitue désormais un document opposable. En second lieu, la concertation avec les maires, malgré quelques polémiques, fut ouverte et non bilatérale. Elle avait pour objet d'éviter tout conflit entre eux sur la localisation des futures gares. A quelques exceptions près, un accord est finalement intervenu, ce qui, bien sûr, ne signifie pas que le public le validera. Mais, désormais, les idées sont claires chez les élus concernés. En troisième lieu, sont intervenues des considérations financières. Les débats qui ont eu lieu depuis le discours du Président de la République ont eu pour résultat de porter de 130 à 155 km la longueur du réseau projeté. Il est donc évident que son coût sera différent. Il en va de même du nombre de gares. Les décisions seront donc prises en tenant compte de leurs incidences à la fois sociales et économiques.

Arc express fait l'objet de trois tracés possibles. Le débat doit permettre de désigner celui qui sera considéré comme optimum par les citoyens. Le tracé proposé par la Société du Grand Paris fait apparaître qu'Arc express sert davantage Paris et privilégie, à l'est, Val-de-Fontenay, alors que le projet de réseau de métro automatique s'écarte vers la Cité Descartes, Noisy-le-Grand, Chelles, etc. La raison est exclusivement politique : personne n'a avancé d'argument économique. Car il est évident que le nombre de passagers possible est plus important en enserrant la capitale qu'en s'en éloignant. Mais devons-nous, oui ou non, utiliser le réseau de métro automatique pour aider à réinsérer des communes qui, parfois malgré leur proximité, souffrent d'être tenues à l'écart des grands bassins d'emplois comme autour de Roissy ? On observe des situations similaires au Nord et au Nord ouest. Le projet du Grand Paris a retenu deux tracés possibles pour le métro automatique : l'un, au nord, par le port de Gennevilliers, proposition de certains cabinets d'architectes, l'autre plus au sud, vers les Grésillons et les Agnettes. La commune de Gennevilliers dispose d'un avis très documenté sur le sujet. Nous l'écouterons, n'ayant aucune opinion a priori. Les avis qui nous seront communiqués reposeront sur des analyses de population, de fréquentation et de développement économique, notamment en raison de l'importance de la ressource foncière de ces zones.

Dans le document mis en ligne depuis le 1^{er} septembre par la CNDP, l'impact du projet sur le trafic paraît assez, voire très, limité, en fonction des simulations de croissance, plus ou moins offensives. Selon que l'on prend les simulations faites par la direction régionale de l'équipement d'Île-de-France ou celles réalisées par la RATP, on obtient un écart

relativement modeste. Mais, plutôt que de se quereller sur des chiffres, il vaudrait mieux s'accorder sur une méthode qui offre le plus de chances à la région parisienne, en particulier à la partie qui se concentre autour de Paris, de parvenir à une croissance maximale. Observés sur une longue période, les chiffres que nous avançons peuvent être qualifiés d'ambitieux mais ils ne le sont, en réalité, que raisonnablement. Dans les débats thématiques qui doivent se tenir bientôt, en particulier le 11 octobre, la mise en perspective de ces chiffres sur une longue période nous le confirmera. Je tiens à préciser que tous les débats publics seront consultables par Internet et, partant, accessibles également à la communauté internationale. A ce propos, je dois signaler l'intervention depuis plusieurs mois de nombreuses délégations étrangères, notamment japonaise, coréenne, chinoise, brésilienne, américaine, canadienne ..., composées de dix à vingt personnes, souvent conduites par un membre de leur gouvernement, comprenant généralement des investisseurs et des compétiteurs, venues démarcher le ministère, ce qui montre la portée internationale du projet et, aussi, ce qu'il y aurait de nocif pour la région parisienne de s'enliser, au cours des débats, dans d'in vraisemblables querelles de chiffres en contrepartie d'avantages politiques dérisoires. L'essentiel consiste à expliquer à la communauté internationale comment mobiliser au mieux les ressources de la région capitale en vue de la plus forte expansion possible.

L'AIGP dispose, comme les autres organismes tels que le Syndicat des transports d'Île de France (STIF), de quatre mois à compter du 1^{er} octobre pour faire connaître ses observations. Il est vrai qu'elle n'est pas encore constituée à ce jour, en raison de querelles juridiques d'experts auxquelles le Gouvernement est étranger et dont nous nous serions volontiers dispensés.

Le Conseil d'État est saisi du schéma directeur régional d'Île-de-France (SDRIF). Au vu de son avis, il appartiendra au Gouvernement de prendre le décret qui convient.

M. Yves Albarello. Quand pouvons-nous l'espérer ?

M. Marc Véron. Les retombées du projet sur la zone située autour de l'aéroport Charles-de-Gaulle feront l'objet d'un débat fin octobre. Il faudra que, outre Aéroports de Paris, tous les grands acteurs économiques y participent. L'enjeu est simple : comment pouvons-nous, au-delà des activités directement liées à l'exploitation aérienne, concevoir la plateforme de Roissy comme un riche ensemble logistique sur le modèle de celui d'Amsterdam ? La comparaison des deux sites montre, chez nous, le choix d'activités sporadiques, consommatrices de surfaces mais peu créatrices d'emplois.

Lorsque nous avons comparé les potentiels de développement de Val-de-Fontenay, qui ont déjà atteint une certaine maturité, et ceux de la Cité Descartes autour de Noisy-le-Grand, il nous est apparu qu'il s'agissait là du territoire offrant les plus grandes possibilités. Cela ne peut se faire exclusivement avec des organismes de recherche et d'enseignement : il faut que des industriels majeurs prennent la question à bras-le-corps et investissent sur place.

Notre intention est bien d'installer des gares mixtes – métro et TGV – auprès de chacun des deux grands aéroports et d'activer ces liaisons par l'Est au moyen de trains rapides.

Monsieur Goldberg, les chiffres montrent la faiblesse de la recherche française en économie territoriale, dérisoire par rapport à ce que l'on connaît dans d'autres pays. Des investissements importants sont à réaliser dans ce domaine et devraient donc mobiliser certains centres d'enseignement et de recherche. A nous, bien sûr, de les y aider.

La discussion du prochain projet de loi de finances rectificative fournira la meilleure occasion de mobiliser les financements dont nous avons parlé, aussi bien en matière de fiscalité que pour la dotation évoquée par le secrétaire d'État devant le Sénat et figurant dans le document du débat public mis en ligne.

Dans un débat classique, le public s'exprime puis le maître d'ouvrage prend seul la décision. Dans notre cas, conformément à la loi que vous avez votée, le maître d'ouvrage, c'est-à-dire la Société du Grand Paris, devra argumenter par rapport à la synthèse que lui aura remise la CNDP et, au plus tard, avant la fin du mois de mars. En outre, jugeant réconfortant que le législateur continue d'intervenir dans le processus, le président du conseil de surveillance du Grand Paris, comme le prévoit la loi, viendra rendre compte devant les commissions compétentes des deux assemblées des décisions qu'il s'apprête à prendre.

La question des 70 000 logements est la plus difficile que nous ayons à traiter. Aujourd'hui nous perdons des forces productives parce que, dans la tranche d'âge 20-35 ans, nombreux sont ceux qui choisissent de partir en province car ils ne trouvent pas, en région parisienne, des conditions de vie satisfaisantes, notamment en matière de logement et de proximité du lieu de travail.

La boîte à outils est pleine, les réserves foncières sont abondantes : comment mobiliser les énergies autour des collectivités locales ? Cela sera un élément essentiel de discussion pour l'élaboration des contrats de développement territorial : comment équilibrer les différentes formes de contributions, entre l'État, les communes et d'autres intervenants, afin de rendre attrayants des engagements précis en faveur du logement ? Par rapport à l'objectif de 70 000 logements par an, nous en sommes à un peu plus de 40 000, soit à peine plus que le simple renouvellement du parc obsolète.

Nous avons toujours refusé le terme de « phasage » car il signifie précisément qu'à la fin d'une phase, on désactive les moyens, désamorçant toute réalisation matérielle d'une opération. On sait ce que cela coûte en matière de travaux publics comme de défense. C'est avec de tels concepts que quarante ans furent nécessaires pour terminer l'autoroute A86. C'est exactement ce dont nous ne voulons plus. Car, dans la réalité, une tranche en appelle une autre sans désactivation des moyens, et cela jusqu'à l'achèvement complet du programme.

La Société du Grand Paris ne jouera pas la mouche du coche autour des EPA. Là où ils sont efficaces, il leur revient d'opérer. Les dispositions de la loi s'interprètent comme attribuant à la Société du Grand Paris un rôle subsidiaire dans les interventions en matière d'aménagement. Mais elle ne refusera pas d'intervenir là où les maires le lui demanderont car la jugeant mieux adaptée à leur contexte. Il n'y aura de sa part aucune action autoritaire.

Le droit de regard des parlementaires est formellement inscrit dans la loi et je répète qu'il s'agit d'une bonne chose.

M. le président Christian Jacob. Nous en venons à une nouvelle série de questions.

M. Jean-Paul Chanteguet. Pour moi, et pour bien d'autres, le Grand Paris se résumait à un métro automatique de 130 kilomètres autour de la ville. Vous nous avez montré, ainsi qu'Yves Albarello et Daniel Goldberg, qu'il s'agissait de bien autre chose, d'un formidable outil de développement de Paris et de sa région.

Vous avez indiqué que la loi que nous avons votée pourrait être suivie d'autres textes. Pourriez-vous être plus explicite ?

Le débat public va s'engager dans quelques jours. Vous n'avez pas avancé de données financières précises. Nous avons retenu un budget total de l'ordre de 21 milliards. Ce montant est-il toujours valable ?

Quel est aujourd'hui le budget de la Société du Grand Paris ? Comment évoluera-t-il dans l'avenir ? Avec quelles dotations ?

M. Yanick Paternotte. Je voudrais revenir sur la genèse du texte. A l'origine, aucun débat public n'était prévu : les décisions devaient intervenir par voie administrative et c'est lors de la discussion à l'Assemblée nationale que le débat fut introduit dans le dispositif. Comment se situe-t-on aujourd'hui par rapport à cette ambiguïté de départ ? Car, pendant que le Parlement élaborait la loi, on simulait des contrats de développement territorial, des groupes de travail définissaient des pôles... Est-il par ailleurs cohérent de soumettre un certain tracé au débat public tout en déclarant que tout reste néanmoins ouvert ? Quelle est, finalement, la marge de manœuvre ? A titre d'exemple, la « double boucle » fait l'objet de seulement trois lignes dans le document public. Je suis de ceux qui ont proposé depuis longtemps que l'on crée une boucle nord-ouest très au large, peut-être vers Ermont-Eaubonne, entre Le Bourget et la Défense, afin de desservir un bassin résidentiel dont le taux d'emploi est de 0,42 à 0,45 par actif-résident dans la vallée de Montmorency. Dans la mesure où l'on n'a ni travaillé sur les contrats de développement territorial ni amorcé de discussion avec les élus, ne peut-on pas dire que le débat public est mort-né ? Il portera certes sur Arc express à l'Est mais il n'aura pas lieu pour l'Ouest. Le Sud du Val-d'Oise, le Parisis et toute la boucle de Seine autour d'Argenteuil et de Bezons seront sacrifiés.

S'agissant des interfaces, tout dépendra, pour intéresser les autres régions françaises, de l'articulation entre le réseau existant, le nouveau réseau automatique et le réseau de ligne à grande vitesse, lequel dépend de Réseaux ferrés de France et de la SNCF. Qui décidera des localisations ? La Société du Grand Paris, les lieux d'interface, RFF, la SNCF, la RATP ? Qui imposera son choix aux autres ? Du mode de décision dépendra une grande part de la réussite du projet.

Quelles furent les réactions des élus et des opérateurs potentiels à ce que nous avons décidé à propos de ce que j'appelle la « carte orange » de la valorisation foncière ? Quelles sont les chances de succès du projet ?

Lorsque le tracé aura été arrêté et que les contrats de développement territorial auront été conclus, quel regard porterez-vous sur la question de la gouvernance, compte tenu de ce qui a été dit à propos de « Paris métropole », des enjeux de péréquation entre les territoires et des difficiles montages financiers ? Qui sera le décideur final ?

M. François Pupponi. Le Val d'Oise fait figure de grand oublié du projet de Grand Paris. On peut cependant espérer désormais l'installation à Gonesse d'une gare, qui n'était pas prévue à l'origine entre Le Bourget et Roissy, ce qui permettrait un contrat de développement territorial pour plusieurs communes du voisinage et le développement – enfin ! – de territoires abandonnés depuis cinquante ans, où se concentrent les grands ensembles et les populations les plus fragiles, à seulement 7 km d'un pôle comme Roissy dont les retombées économiques ne leur profitent pas. Le Grand Paris est donc pour elles le dernier train pour se raccrocher au

développement de l'Île-de-France. Mais une gare en Seine Saint-Denis figure comme alternative à la gare de Gonesse, ce qui nous a surpris : il va bien falloir choisir !

Pouvez-vous apporter des précisions concrètes sur les contrats de développement territorial ? Quand les négociations officielles vont-elles commencer ? Existera-t-il un cahier des charges, une trame de discussion permettant de répondre à des appels à candidatures ?

Enfin, on voit bien comment s'opérera la valorisation foncière grâce à l'objectif affiché de construction de 70 000 logements mais les entours des grands aéroports, à Roissy et encore plus à Orly, sont obérés par les plans d'exposition au bruit (PEB). Des dérogations seront nécessaires pour que les zones concernées participent elles aussi au développement de la région, faute de quoi elles seraient pénalisées à vie. Que peut-on donc par conséquent envisager pour desserrer certaines règles d'urbanisme ?

M. Jean-Marie Sermier. Les distances sont désormais considérées moins selon l'éloignement géographique que selon la durée du transport. Grâce au TGV, le Jura se trouve à moins de deux heures du centre de Paris, qui ne peut être une « ville monde » sans intégrer les provinces qui la bordent. Comment envisagez-vous donc d'associer les provinciaux au projet ?

Aujourd'hui, 83% des transports se font en automobile. Les véhicules sont de plus en plus propres et la voiture gardera une place importante dans le futur, notamment grâce aux nouvelles énergies comme l'électricité et l'hydrogène. Comment dès lors, envisagez-vous, pour les provinciaux, une intermodalité entre les gares et leur déplacement en automobile jusqu'à Paris ?

M. Didier Gonzales. Nous avons, il y a quelques mois, évoqué la séparation entre le tracé du « grand huit » et la problématique du raccordement du « barreau sud » pour la partie qui passe par Orly. RFF et la SNCF relancent aujourd'hui la question. Nous sommes à la veille d'une consultation publique qui affiche trois variantes et propose deux arrêts du TGV, à Orly et à Villeneuve Saint-Georges. L'impact sera fort pour les populations dans cette zone très urbanisée. La Société du Grand Paris compte-t-elle se prononcer à ce sujet ? Quelle est sa position sur les trois variantes ?

M. Daniel Goldberg. De nombreux élus sont heureux que le tracé emprunte leur territoire mais à la condition de bénéficier d'un arrêt. Or tout n'est pas réglé pour le choix des villes concernées. Dans certaines d'entre elles passe déjà un réseau de transport. La question des interconnexions est donc importante. Je souhaite que, dans le débat public, soit abordé le problème du tarif du ticket par le passager, qui n'est pas secondaire pour la viabilité du projet.

Le débat est-il encore ouvert concernant le nombre de gares ? La discussion parlementaire n'est pas allée jusqu'au bout car il ne s'agit pas seulement de déterminer un tracé mais aussi de fixer des « inter-stations », c'est-à-dire les distances optimales entre deux gares. Celles-ci seront-elles plutôt de trois à quatre kilomètres, ou bien de l'ordre d'un kilomètre et demi ?

M. Marc Véron. Plusieurs d'entre vous m'ont interrogé sur la gouvernance. Dès lors que des communes, à travers les contrats de développement territorial, auront lié leurs destins pour dix ou quinze ans, voire davantage, on risque de se trouver dans des situations curieuses entre certaines formes d'intercommunalité et ce type d'alliance. La question de la gouvernance se pose aussi quant à la taille critique requise pour peser, en tant que métropole, d'un certain poids à l'échelle européenne.

Vos nombreuses questions sur la fiscalité renvoient à l'efficacité de la mobilisation des ressources d'une région très riche, car une fragmentation excessive des dispositifs fiscaux obère les capacités de développement régional. Voilà ce à quoi je pensais principalement en évoquant la nécessité d'autres textes législatifs, lesquels, en toute hypothèse, ne devraient pas intervenir avant 2012.

Nous avons déposé un plan de financement à l'horizon 2025, soit deux ans après l'achèvement théorique du Grand Paris, des clauses de réserve pouvant retarder certains paiements. Les besoins sont fixés pour chaque année et atteignent au total 22,7 milliards, eu égard aux allongements de réseaux que j'ai évoqués. Ce montant s'accroîtrait encore si l'on ajoutait de nouvelles gares.

On peut distinguer trois catégories de ressources : celles qui ont été votées dans la loi, les ressources de court et de moyen terme qui impliquent des investissements de l'État et qui proviennent aussi de la richesse immédiatement créée par les premiers travaux au travers de la fiscalité, enfin des ressources à long terme qui n'interviendront qu'après que le réseau sera entré en exploitation.

Le débat public permettra de rediscuter du tracé puis il faudra trancher, aussi bien pour Arc express que pour le métro.

Il est vital qu'un accord intervienne sur les interfaces, ce que permet la loi grâce au « primus » attribué à la Société du Grand Paris pour l'obtenir là où il y aura concours entre la RATP, la SNCF, RFF, etc. Autrefois, à la Défense, chaque opérateur avait poussé seul son projet, selon une rationalité parfaite mais dont il a résulté une « galère » pour les usagers : rien n'était prévu pour les transits simples d'un mode de transport à l'autre. La même observation vaut pour certaines stations de métro comme celle du Châtelet. On ne peut plus fonctionner ainsi ! Il faut des projets communs, quitte à ce qu'ils se déclinent entre plusieurs opérateurs de réseaux de transport.

Les professionnels de l'immobilier se sont montrés mécontents des dispositions relatives aux valorisations foncières. Mais, comme en alpinisme, il ne faut jamais lâcher une prise s'en s'être assuré de la suivante, et donc ne pas se précipiter pour modifier le texte, même s'il est imparfait.

La situation du Val d'Oise est comparable à celles de l'Est de la Seine-et-Marne et du Sud de l'Essonne ...

M. le président Christian Jacob. C'est pire pour l'Est de la Seine-et- Marne...

M Marc Véron. ...C'est pourquoi la CNDP a prévu des débats à Melun, à Cergy ou à Evry. Ils obligeront la Société du Grand Paris et le STIF à réfléchir à la création des « rabattements » qui amélioreront la relation entre les plus lointaines couronnes et les parties desservies par le métro. Le président de la RATP accorde beaucoup d'importance à cette question ; il est confiant dans les reports modaux autorisés par le nouveau métro, à condition de prévoir les parkings adéquats. Mais aucun modèle ne permet aujourd'hui de prévoir le nombre de passagers.

M. François Pupponi. Mais dans l'Est du Val-d'Oise, le « grand huit » passera sans s'arrêter.

M. Marc Véron. Se pose en effet la question du triangle de Gonesse, que le débat devra permettre d'approfondir.

Une dizaine de contrats de développement territorial sont déjà pré activés. Certains sont très avancés car le secrétaire d'État avait, il y a plusieurs mois, incité les élus à engager ce processus. Plusieurs groupements d'élus se sont assuré le concours d'architectes, dont certains de grande notoriété. Il y a, en effet, intérêt à précéder l'ouverture officielle de la période des contrats car dix-huit mois à compter de la publication du décret fixant le tracé et les gares, cela sera très court !

Autour des aéroports de Roissy et d'Orly, il serait inconcevable que le transit ne soit pas aisé entre le TGV et le métro. Ainsi, excentrer la gare d'Orly de deux kilomètres par rapport à l'aéroport n'aurait aucun sens : les passagers achètent du temps, de la commodité et du confort. Il faut donc leur offrir un transit extrêmement simple, sans rabattement de la gare vers l'aéroport. C'est aussi la condition du développement de la zone d'Orly, en jachère depuis que l'industrie l'a quittée il y a une vingtaine d'années.

Les interconnexions TGV, actuellement à l'étude par la direction régionale de l'équipement d'Île-de-France en liaison avec RFF, sont un enjeu majeur, notamment pour les provinciaux. Des propositions seront faites. Elles doivent permettre, loin de Paris, un départ aisé d'une direction vers une autre. Le métro ne peut résoudre ce type de problème : il ne peut offrir qu'une amenée rapide des provinciaux au cœur de la ville.

Un débat public sur le barreau Sud est prévu en début d'année prochaine. Plusieurs options sont offertes. Mais, s'agissant d'Orly, j'espère que les citoyens se seront préalablement prononcés sur le nombre optimal de gares du métro automatique. On ne saurait déconnecter la gare TGV de la gare de métro et de l'aéroport.

Le chiffrage du projet à 22,7 milliards correspond à 40 gares mais il ne s'agit que d'un état provisoire et prévoyant des stations de type parisien, c'est-à-dire sans fonctionnalités supplémentaires comme des parkings, des boutiques, des activités tertiaires, qui sont pourtant demandées dans la plupart des cas. Chacune de ces gares devra faire l'objet d'un chiffrage et d'une ingénierie financière spécifiques.

Il revient à l'argent public d'enclencher le processus vertueux qui générera ensuite de l'investissement privé dans des proportions bien supérieures. Les gares du futur, riches de fonctionnalités nouvelles, entraîneront aussi un retour économique : une exposition à Vitry l'a récemment montré pour une dizaine de gares du réseau d'Arc express. Dans cette hypothèse, l'investissement sera d'un tout autre ordre de grandeur que pour un réseau de métro classique.

M. le président Christian Jacob. Je vous remercie. Nous aurons l'occasion de nous revoir régulièrement et, en janvier, notre Commission nommera deux rapporteurs, un de la majorité et un de l'opposition, en vue du contrôle de l'exécution de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.



Informations relatives à la commission

La Commission a procédé à la nomination de rapporteurs.

Elle a désigné :

– MM. Yanick Paternotte et Maxime Bono, rapporteurs sur l'application de la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports ;

– MM. Philippe Tourtelier et Stéphane Demilly, rapporteurs sur l'application de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement.



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 15 septembre 2010 à 17 heures

Présents. - M. Yves Albarello, M. Jérôme Bignon, M. Maxime Bono, M. Jean-Yves Bony, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Raymond Durand, M. Alain Gest, M. Didier Gonzales, M. Serge Grouard, M. Christian Jacob, M. Bernard Lesterlin, M. Philippe Meunier, M. Yanick Paternotte, Mme Sophie Primas, Mme Catherine Quéré, M. Jean-Marie Sermier, M. Philippe Tourtelier

Excusés. - M. Jean-Yves Besselat, M. Jean-Claude Bouchet, M. Christophe Bouillon, M. Lucien Degauchy, M. Stéphane Demilly, M. Jacques Houssin, M. Jean Lassalle, M. Jean-Marc Lefranc, M. Max Roustan, M. Martial Saddier