

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**

Mardi

8 février 2011

Séance de 17 heures

Compte rendu n° 28

– Audition, ouverte à la presse, de M. Maurice Leroy, ministre
de la Ville, sur le Grand Paris 2

SESSION ORDINAIRE DE 2010-2011

**Présidence de
M. Serge Grouard**
Président



La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a entendu **M. Maurice Leroy, ministre de la Ville, sur le Grand Paris.**

M. le président Serge Grouard. Nous sommes heureux de vous accueillir, Monsieur le ministre, pour votre première audition devant notre Commission. Bien que particulièrement sensibles au concept de ville durable, aux éco-quartiers, et aux questions d'urbanisme, comme celles posées par l'étalement urbain et le mitage, c'est toutefois le Grand Paris qui devrait aujourd'hui retenir toute notre attention. Je rappelle en effet que nous avons désigné dernièrement nos collègues Annick Lepetit et Yves Albarello – qui en fut le rapporteur – pour suivre l'application du texte.

Avant de vous donner la parole, je salue les collégiens, stagiaires à l'Assemblée nationale, qui assistent à cette audition.

M. Maurice Leroy, ministre de la ville. Monsieur le Président, je vous remercie de votre accueil. Je sais que M. Yves Albarello, rapporteur de la loi sur le Grand Paris pour l'Assemblée nationale, s'est beaucoup impliqué dans ce dossier et je me tiens bien sûr à son entière disposition, comme à celle d'Annick Lepetit.

Parler du Grand Paris devant une majorité de députés non franciliens n'est pas chose aisée. Notre dessein, c'est de permettre à la France de tenir son rang dans la compétition internationale, de donner à la région-capitale les moyens de stimuler la croissance économique au service de notre pays et de créer des emplois.

Quel chemin parcouru depuis dix-huit mois ! Soucieux de rééquilibrer la capitale autour de grands pôles économiques particulièrement attrayants, le Président de la République, lorsqu'il a inauguré l'exposition des travaux des architectes, a fixé un cap, des objectifs et un calendrier ambitieux au projet que Christian Blanc, Michel Mercier et moi-même avons successivement eu l'honneur de défendre. Un projet de loi a été présenté au Parlement dans les six mois et la loi du Grand Paris est entrée en vigueur le 3 juin 2010. Ainsi stabilisé juridiquement et financièrement, le projet a pu se déployer.

La mobilisation sans précédent des collectivités territoriales et des élus a fait émerger des propositions ambitieuses de développement territorial, notamment au Bourget, à Saint-Denis-Pleyel ou à la Cité Descartes.

« Paris Métropole », véritable agora du Grand Paris, est devenu pour les 180 communes qui en sont membres le lieu d'un débat apaisé, préfigurant la nouvelle gouvernance du Grand Paris. Jean-Yves le Bouillonnet puis Jacques J-P Martin, ses présidents successifs, ont effectué un travail remarquable, que je tiens à saluer.

Nous entrons maintenant dans la phase de mise en œuvre et nous devons agir collectivement, au-delà des logiques partisans et des oppositions dont a trop longtemps souffert la région-capitale, que ce soit entre Paris et la province – « *Paris et le désert français* » disait-on dans les années 1970 –, Paris et la banlieue, les villes riches et les villes pauvres...

Si la question des transports est prioritaire, le Grand Paris doit traiter aussi de ce qui préoccupe chaque jour nos concitoyens. Ainsi, les comités de pilotage que j'ai décidé de réunir régulièrement s'intéresseront non seulement au développement économique et au logement, mais aussi à la santé, à la culture ou au sport. La réflexion englobe aussi l'Axe

Seine, qui vise à faire de Paris-Rouen-Le Havre, une « *seule ville, dont la Seine serait la grand rue* ». Partager une vision et émettre des propositions concrètes pour le développement structuré du territoire sont les objectifs de cette démarche d'ensemble.

Soixante-treize jours après mon entrée au Gouvernement, le président du conseil régional d'Île-de-France, M. Jean-Paul Huchon, et moi-même sommes parvenus, dans un esprit de responsabilité, à un accord sur les transports, sujet essentiel pour les Franciliens.

Les débats organisés par la Commission nationale du débat public ont montré, en réunissant près de 20 000 personnes, au cours de 60 réunions publiques ayant débouché sur 600 cahiers d'acteurs, combien nos concitoyens étaient attachés à l'amélioration des transports. Ils demandent une action rapide et massive pour moderniser les infrastructures existantes, notamment de banlieue à banlieue, et insistent pour que l'État et la Région portent ensemble ce projet. Au-delà des Franciliens, ce projet concerne l'ensemble des Français, ainsi que les étrangers qui se rendent en France *via* la région-capitale.

L'accord historique du 26 janvier 2011 intègre des éléments du projet régional ainsi que l'engagement financier de l'État. En conjuguant ainsi nos efforts, nous moderniserons le réseau existant et réaliserons au plus vite un projet de métro automatique en rocade. C'est un engagement sans précédent en faveur du développement des transports collectifs en Île-de-France.

S'agissant du développement du plateau de Saclay, nous ne sommes pas encore parvenus à un accord mais les engagements de l'État ne s'en trouvent en rien compromis : il s'agit de placer ce pôle d'excellence à moins de 30 minutes de Paris et d'assurer la desserte de Massy, Saint-Quentin-en-Yvelines et Versailles par un métro automatique, respectueux de la zone de protection naturelle, agricole et forestière.

En tant que ministre de la ville, j'ai tenu à ce que le projet du Grand Paris permette aussi de désenclaver les territoires fragiles de la région capitale. Cette méthode doit maintenant être appliquée à l'étalement urbain, aux tensions sur le marché immobilier et aux inégalités territoriales qui freinent le pouvoir d'attraction et le dynamisme de la région-capitale.

Je crois au rôle essentiel des élus et à celui de l'État, qui les accompagne avec détermination dans ce projet. Il nous faut désormais parvenir rapidement à un accord sur le schéma directeur de la région Île-de-France, le SDRIF, et avancer sur l'élaboration des contrats de développement territorial, qui seront l'outil adapté pour impulser les nouvelles opérations de mise en valeur des territoires en vu d'un aménagement cohérent des pôles stratégiques.

Enfin, je souhaite créer un label « Grand Paris », à même de conférer une visibilité accrue aux projets en devenir.

Le Grand Paris se doit de devenir une agglomération attirante, compétitive, belle, écologique, sociale et solidaire ; une ville-monde, dense, mixte et connectée ; une ville faite pour l'homme ; bref une ville durable.

M. le président Serge Grouard. Merci. Je donne la parole aux orateurs des groupes pour une première série de questions.

Mme Annick Lepetit. Nous nous félicitons de la large concertation qui a réuni, autour du Grand Paris, les élus locaux et nombre de Franciliens. Yves Albarello et moi-même

avons œuvré en ce sens en faisant adopter des amendements visant à préciser dans la loi le rôle de la CNDP, et je me réjouis que le Gouvernement ait, sur ce point, rejoint notre position. De même, il est heureux que l'État ait enfin accepté de participer au financement de la modernisation du réseau existant et que l'accord signé avec Jean-Paul Huchon, président du conseil régional et du syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), porte également sur la création d'une rocade autour de Paris. Je prends acte de cette avancée, à laquelle les débats publics ont contribué.

Beaucoup de questions demeurent toutefois.

Tout d'abord, comment envisagez-vous de formaliser l'engagement financier de l'État ? Le contrat de projet État-Région 2007-2013 sera-t-il revu ? Quel sera le montant des contributions budgétaires de l'État ? Vous l'avez souligné, ce projet vise à permettre à la France de tenir son rang dans le monde et les Franciliens ne sont pas les seuls usagers des transports collectifs. Pourtant, ils seront les seuls à acquitter les taxes permettant de financer la Société du Grand Paris. C'est sans précédent. Doit-on s'attendre, avec la poursuite de la décentralisation, à ce que les habitants d'une région soient à l'avenir les seuls à y financer les transports ? L'État compte-t-il financer le prolongement de la ligne 14 au nord – souvent présenté comme l'épine dorsale du projet – et l'arc Sud du Grand Paris Express, bien que ces projets aient été initiés par le STIF.

Quand la Société du Grand Paris recevra-t-elle la dotation en capital de 4 milliards d'euros ? Ce point est évoqué dans l'exposé des motifs de la loi de finances rectificative pour 2010, mais on ne la retrouve dans aucun article : pouvez-vous lever cette ambiguïté ?

L'accord entre l'État et la Région ne fait pas mention du recours à l'emprunt, alors que celui-ci avait toujours été considéré comme l'une des bases du financement du projet de double boucle. Qu'en est-il ?

Le rôle du STIF dans la mise en œuvre du réseau de transport du Grand Paris a souvent été évoqué au cours de nos débats. Quelle place allez-vous finalement lui réserver ? Le syndicat sera-t-il consulté, et à quel niveau ? Cette question est primordiale s'agissant du matériel roulant, dont le STIF aura à terme la charge.

Le protocole d'accord prévoit que le cadre juridique du partage de la maîtrise d'ouvrage sera élaboré au cours du premier semestre 2011. Des discussions en ce sens ont-elles d'ores et déjà commencé ?

Comment envisagez-vous de collaborer avec Paris Métropole, que vous présentez vous-même comme un outil de préfiguration de la gouvernance du Grand Paris ?

J'en viens au schéma directeur de la région Île-de-France, adopté en 2008 par le conseil régional mais non validé depuis. Si j'ai bien compris, une proposition de loi – no encore déposée – pourrait permettre aux communes de mettre en œuvre leur plan local d'urbanisme (PLU) et leur schéma de cohérence territoriale (SCOT) en faisant référence à ce SDRIF actualisé et non au précédent. Pouvez-vous nous en dire plus à ce propos ? Cela permettra-t-il de sortir de la situation de blocage actuelle ?

Parallèlement, d'autres modifications législatives seront nécessaires. Dans le cadre de la loi Grenelle 2, la taxe intérieure sur les produits pétroliers doit être réorientée vers le financement des transports interurbains. Dès lors, il convient d'adapter cette disposition pour

que l'Île-de-France puisse en bénéficier. De même, la redevance sur les bureaux, telle que la prévoit la loi de finances rectificative pour 2010, doit être revue, ainsi que le versement transport, même s'il y a déjà eu une avancée notable dans ce domaine.

Enfin, la loi relative au Grand Paris doit être révisée afin que la maîtrise d'ouvrage du prolongement nord de la ligne 14 et de l'arc Sud soit transférée de la Société du Grand Paris au STIF et que le projet du Réseau de transports publics du Grand Paris puisse être soumis au conseil d'administration du STIF.

M. Yves Albarello. Je vous félicite, monsieur le ministre, d'avoir conclu cet accord historique. J'y vois la poursuite du travail engagé par les députés – et je dis bien les députés –, qui ont souligné la nécessité de trouver une complémentarité entre des tracés jusque-là opposés et de réintroduire la CNDP, exclue à l'origine du projet de loi. L'engouement des Franciliens pour le débat public sur le Grand Paris montre, s'il en était besoin, que nous avons eu raison de tenir bon !

Le déblocage du SDRIF est prioritaire, pour les maires franciliens comme pour le président du conseil régional. Eu égard à l'avis récent du Conseil d'État, à quelles modifications faut-il procéder pour rendre le SDRIF compatible avec les lois de mise en œuvre du Grenelle de l'environnement et celle relative au Grand Paris ?

Qu'en est-il de la liaison à grande vitesse entre les aéroports Roissy Charles-de-Gaulle et Orly, prévue par la loi du 3 juin 2010, avec un arrêt à Sénart ?

L'État et la Région ont pris acte de leur désaccord sur le plateau de Saclay, que le Président de la République souhaite développer pour en faire un pôle d'excellence et qui n'est pas desservi en transports collectifs. De nombreux élus locaux sont favorables au projet soutenu par l'État. Quelle solution comptez-vous retenir ?

L'une des priorités du Grand Paris Express est la desserte de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle. Quel en sera le calendrier de réalisation ?

Une interconnexion avec le RER C à la porte Maillot est-elle prévue pour le prolongement de la ligne Eole vers l'ouest ? Un prolongement de cette ligne vers l'Est, jusqu'à Meaux ou, au moins, jusqu'à la nouvelle gare de Lagny-Thorigny est-il envisagé ?

Où en est le projet de gare terminale au Mesnil-Amelot, à la sortie de l'aéroport de Roissy ? Ne serait-il pas judicieux d'y installer les ateliers de maintenance du réseau ?

Enfin, une interconnexion à Pont Cardinet est-elle prévue dans le cadre du prolongement au nord de la ligne 14, épine dorsale du Grand Paris Express ?

M. le ministre. Je me propose de transmettre dès demain aux membres de votre commission le texte et les annexes du protocole d'accord du 26 janvier dernier.

Les dépenses d'investissement, hors matériel roulant et hors STIF, sur la période 2010-2025, s'établissent à 32,4 milliards d'euros, dont 11,9 milliards dévolus au plan de mobilisation, donc à la modernisation du réseau existant, et 20,5 milliards au réseau de métro automatique.

L'État investira lui-même près de 10 milliards et les contributions budgétaires pour la modernisation du réseau existant seront de 2,65 milliards pour cette période. La dotation en

capital de l'État au profit de la Société du Grand Paris et le produit de l'IFER ⁽¹⁾ RATP représenteront 5,1 milliards. Enfin, élément important de l'accord, le STIF bénéficiera de 2 milliards d'économies fiscales.

Les engagements de la région et des collectivités territoriales atteignent 11,2 milliards. La région, les départements et le STIF investiront 8,8 milliards pour la modernisation du réseau de transport existant, tandis que la région et les départements engageront 1,6 milliard pour la réalisation du métro automatique. Enfin, le STIF apportera 800 millions, *via* la redevance d'usage.

Les négociations portant sur les ressources fiscales nouvelles ont été ardues et la représentante du STIF a remis en cause, lors d'un débat public, la réalité du financement de l'État. Mais la représentation nationale sait pertinemment que ces ressources sont inscrites en loi de finances rectificative pour 2010, pour un montant total de 9,2 milliards – 2 milliards pour le plan de mobilisation, 5,5 milliards pour la réalisation du réseau de métro automatique (prolongement nord de la ligne 14 inclus) et 1,7 milliard au profit du STIF.

Les 4 milliards de dotation en capital au profit de la Société du Grand Paris seront appelés au fur et à mesure de la montée en charge des projets qui lui incomberont. Il faut éviter d'appeler à l'avance des sommes trop importantes si l'on ne veut pas être à nouveau victime d'un amendement comme celui des sénateurs Marini et Dallier, lesquels avaient eu l'idée de prélever une part du « magot » créé par le versement en une fois de cette dotation en capital pour abonder l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU)... Fort heureusement, grâce à Gilles Carrez et aux autres députés, nous avons pu trouver un point d'équilibre après le passage en CMP. Tout ministre de la ville que je suis, je ne souhaite pas que l'on déshabille le Grand Paris pour renflouer l'ANRU ! Je confirme donc que les 4 milliards de dotation en capital au profit de la SGP seront bien au rendez-vous et qu'ils seront appelés au fur et à mesure de la montée des besoins.

Le recours à l'emprunt permettra de financer 7 des 32,4 milliards. Il sera remboursé progressivement grâce aux recettes fiscales et à la redevance d'usage acquittée par le STIF. J'ai accepté que celle-ci soit plafonnée à 0,8 % des 20 milliards du coût total du réseau.

L'équilibre entre le financement de l'État – 9,75 milliards –, celui de la Région et des collectivités – 11,2 milliards – et les ressources fiscales nouvelles – 9,2 milliards – est respecté par l'accord. Je prolongerais volontiers le débat philosophique lancé par Annick Lepetit sur la participation des seuls Franciliens à un projet d'intérêt au moins national, car l'interrogation est légitime. Toutefois, le ministre que je suis est chargé de mettre en œuvre cette disposition prévue par la loi de finances rectificative. Par ailleurs, je rappelle que l'effort national, qui avoisine les 10 milliards d'euros, soit un tiers du projet, est supporté par l'ensemble des contribuables français.

Le financement des prolongements nord et sud de la ligne 14 est bien inclus dans l'enveloppe de 20,5 milliards destinée au réseau de métro automatique.

C'est à mon initiative qu'il est prévu dans l'accord que le STIF puisse être associé très en amont aux procédures. Cela est logique dans la mesure où les choix techniques, notamment, lui seront dévolus. Je souhaite par ailleurs qu'il puisse participer aux commissions d'appel d'offres : l'article 20 du décret d'application afférent de la loi relative au

⁽¹⁾ Imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux (IFER) de la RATP

Grand Paris, en cours d'élaboration, prévoit que le STIF y est « associé ». Si une modification législative s'impose, nous y procéderons.

Il nous faut absolument sortir du blocage actuel en ce qui concerne le SDRIF car il n'y aura pas de Grand Paris sans les projets portés par les collectivités locales. Si la voie législative n'est pas évitable, les parlementaires pourraient prendre l'initiative d'ouvrir des possibilités de dérogation, en vue de rendre le SDRIF de 2008 compatible avec la loi relative au Grand Paris et avec le Grenelle de l'environnement.

M. François Pupponi. Compatible, donc opposable...

M. le ministre. Ce qui compte, c'est de sortir le SDRIF de la panne !

Je suis prêt à faire miennes les préconisations du rapport Carrez, que je trouve intéressantes. Je suis en train de faire expertiser les mesures qui nécessiteraient des modifications législatives et celles qui pourraient être directement mises en œuvre. Mon souhait serait de les « faire vivre » sans nécessairement modifier la loi.

Comme l'ont souligné Annick Lepetit et Yves Albarello, la loi a rendu toute sa place à la Commission nationale du débat public, grâce aux amendements adoptés par l'Assemblée nationale ; on ne peut que s'en féliciter. Les participants aux débats publics ont souligné la nécessité de s'entendre sur un projet commun et d'améliorer les transports collectifs existants. En tant qu'élus locaux, vous pouvez témoigner de la qualité de ces débats et de l'affluence record, qui a dépassé de loin celles des réunions électorales ! Plus que les habitants de Paris *intra-muros*, ce sont surtout les habitants des départements de la petite couronne qui se sont mobilisés, tant il est vrai qu'ils sont concernés au premier chef.

Les conseils généraux se sont beaucoup impliqués. Celui de l'Essonne, que préside Michel Berson, s'est prononcé à l'unanimité en faveur du projet de desserte de Saclay soutenu par l'État et soumis au débat public. On sait que le Président du conseil régional y est aussi favorable. Je souhaite donc que la Région puisse dépasser les clivages politiques internes qui l'inclinent pour le moment au rejet du projet. Pour lors, nous avançons. Le Président de la République s'est engagé à ce que Saclay soit à 30 minutes de Paris et à 50 minutes de Roissy ; un tramway ou un tram-train, par définition omnibus, mettrait bien plus de temps et l'aéroport Charles-de-Gaulle demeurerait inaccessible aux chercheurs de ce pôle d'excellence.

On ne peut pas s'opposer par pure idéologie à ce projet. Faisons confiance aux élus du conseil général de l'Essonne, qui connaissent mieux que quiconque les besoins en transports collectifs du plateau de Saclay !

J'ai fait en sorte que l'arc Est du projet Arc express, qui permet la desserte de l'est parisien, soit intégré au projet final. J'ai mandaté une mission d'étude, qui associera les conseils généraux de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne. S'achevant le 30 mars, elle devrait déboucher sur un accord portant sur la définition du tracé et des modalités techniques.

Je n'entrerai que le moment venu dans le débat sur le choix des gares. Il serait aventureux et précipité de le faire aujourd'hui, alors que nous sommes encore dans une phase de concertation. Sachez cependant que Pont Cardinet figure dans l'accord et que le projet de ligne à grande vitesse Sénart-Orly est en cours, puisqu'il se situe au début de l'interconnexion sud TGV.

M. le président Serge Grouard. Si chacun souscrit à l'objectif de réaliser un pôle de recherche et développement d'envergure mondiale sur le plateau de Saclay, deux questions qui me paraissent essentielles restent en suspens.

La première prolonge le débat sur les villes nouvelles : créées dans les années 1960 autour de Paris, elles relevaient d'une bonne intuition, née cependant d'un concept erroné. Un demi-siècle plus tard, nous en payons les conséquences : il n'y fait pas forcément bon vivre car leur structuration urbaine a été développée *ex nihilo*, artificiellement, sur la base de crédos vite dépassés, dans des lieux sans vie, sans histoire et sans environnement. Aujourd'hui, leur rénovation mobilise des fonds considérables et une comptabilité analytique des investissements réalisés depuis cinquante ans ferait apparaître que les choix n'ont pas été optimaux. Je crains que le même phénomène ne se reproduise pour le plateau de Saclay.

La seconde question tient à l'état des finances publiques, qui impose d'optimiser les investissements. Comme l'ont montré les auditions de notre Commission, le simple renouvellement des infrastructures ou des réseaux énergétiques coûtera des dizaines, voire des centaines de milliards d'euros et l'on peut s'interroger sur la capacité de la France à porter tous ces investissements. Dès lors, nous devons veiller à ce que, dans la durée, chaque euro public investi soit aussi efficace que possible. Pour le même résultat – la création d'un pôle de niveau mondial – une autre voie, beaucoup moins onéreuse, est sans doute possible, notamment pour les transports, dont j'ai cru comprendre que le coût global – 32,4 milliards d'euros, dont 20,5 milliards pour le métro automatique – n'incluait pas la desserte de Saclay.

M. le ministre. Saclay est bien inclus dans les 32,4 milliards d'euros qui seront engagés par l'État et la région. Leur désaccord est pratiquement sans conséquences sur le financement de la desserte de Saclay : la région n'apportant que 900 millions d'euros, l'État pourrait aisément la suppléer.

M. le président Serge Grouard. Je continue néanmoins à m'interroger sur notre capacité de financer, sur vingt ou vingt-cinq ans, les réalisations *ex nihilo* prévues sur le plateau. Pour l'indispensable appui à la recherche et au développement, des solutions alternatives beaucoup moins coûteuses sont certainement envisageables.

M. Yanick Paternotte. Certains des habitants de la grande couronne – qui sont les provinciaux de Paris ou les Parisiens de la province... – vont devoir payer la taxe additionnelle sur les bureaux, sans pour autant voir passer aucun des trains ou métros qu'elle a pour objectif de financer !

L'absence de connexion de la ligne 14 du métro à la desserte de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle est une erreur. Les études sur sa saturation ne me convainquent pas et l'absence de desserte de Paris intra-muros depuis l'aéroport de Roissy ne l'empêchera pas. CDG Express ne résoudra rien et la décision d'une rupture de charge à la station Pleyel sera lourde de conséquences.

Quelle sera la procédure d'arbitrage entre les variantes encore laissées ouvertes par l'accord entre l'État et la région, notamment pour les gares optionnelles et le métro automatique ? Cet accord envisage aussi la remise à niveau des lignes RER. Mais est-il raisonnable de ne prévoir que 500 millions d'euros pour la ligne D, alors que les élus des collectivités riveraines savent que 2 ou 3 milliards seront nécessaires ? Outre la gestion du temps long et le doublement du tunnel entre Châtelet et Gare-du-Nord, l'accord doit aussi régler les besoins immédiats de remise à niveau. À défaut, ce n'est qu'un trompe-l'œil !

Seul le débranchement du barreau de Gonesse étudié en son temps par la SNCF est prévu dans l'accord. Je regrette que le débranchement nord, vers la Picardie n'y soit pas également inscrit et je souhaite que ce point puisse être soumis au débat public.

Par quelles réalisations les travaux vont-ils commencer ? Le Mesnil-Amelot, et Roissy seront-ils concernés ? Alors que l'aéroport Charles-de-Gaulle est considéré par tous comme une porte d'entrée de la grande métropole à traiter en priorité, la non prolongation de la ligne 14 jusque là est pour le moins surprenante. Qui fixera les priorités ? La Société du Grand Paris ? Le STIF ? Le Gouvernement ? Quel sera le mode de gouvernance ?

Comme la ligne Eole aujourd'hui, la ligne nouvelle entre Paris et la Normandie doit être soumise au débat public. Un tracé direct vers Roissy, assorti d'une liaison efficace par Eole entre Mantes-la-Jolie, la ligne Paris-Normandie et La Défense, n'aurait-il pas été préférable à celui qui, semble-t-il, a déjà été arrêté et qui la fait passer, avant d'arriver à Roissy, par La Défense et Pleyel ? Ne va-t-on pas forer à l'envi des tunnels multiples pour des missions identiques ? Comment les financera-t-on ?

Les arbitrages entre l'État et la région Île-de-France ont-ils rendu obsolète le schéma national des infrastructures de transport (SNIT), qui devait être arrêté le 31 décembre dernier et dont une nouvelle version a été présentée la semaine dernière ? La fixation des points d'arrivée des LGV doit tenir compte des gares qui seront finalement créées, des missions abandonnées et de la qualité des connexions.

Enfin, comme tous les opérateurs industriels de logistique, je regrette vivement que le fret ne soit nullement pris en compte dans le réseau de transport automatique. Dépenser plus de 30 milliards d'euros sans tenir aucun compte de la dimension multimodale n'est-il pas une erreur ?

M. Jean-Paul Chanteguet. Monsieur le ministre, « Grand Paris Express », le futur métro en rocade autour de Paris, pour lequel 20,5 milliards d'euros sont prévus d'ici 2025, ne sera-t-il pas mis en service un peu plus tôt ?

La récente réforme des collectivités locales est particulièrement « violente » pour la politique d'aménagement du territoire. Quelle est en la matière la stratégie portée par le projet du Grand Paris ? Les cinquante futurs « pôles métropolitains » ne vont-ils pas aliéner l'espace de toutes les autres collectivités territoriales ? Une très sévère recentralisation au profit de l'État et des zones urbaines les plus denses n'est-elle pas à craindre ? Après « Paris et le désert français », n'aurons-nous pas demain « Paris, les pôles métropolitains et les déserts ruraux français » ?

M. Daniel Fidelin. Sortons un peu de l'Île-de-France ! En 1802, Napoléon Bonaparte faisait de « *Paris-Rouen-Le Havre une seule et même ville dont la Seine serait la grand'rue* ». Si Paris, troisième ville-monde est dépassée, au plan économique, par Shanghai, Hong-Kong, Londres ou New-York, c'est que toutes sont rattachées à un grand port de mer ; or les ports voient passer 80 % des échanges internationaux.

Fin 2008, le Président de la République a exprimé sa volonté de faire du Grand Paris une grande métropole internationale. En avril 2009, il a annoncé que la ligne à grande vitesse mettrait Le Havre à une heure quinze de Paris. Parallèlement, parmi les dix architectes sollicités pour présenter leur vision du Grand Paris, Antoine Grumbach a concentré ses travaux sur l'axe Paris-Rouen-Le Havre.

Puis, sous la présidence d'Antoine Rufenacht, ancien maire du Havre et président du comité des élus de l'estuaire de la Seine, plusieurs réunions ont été tenues pour faire de la Seine l'axe nourricier du Grand Paris : elles ont associé les maires de Paris, de Rouen, du Havre, les chambres de commerce et les grands ports maritimes. M. Jacques Attali a également fait plusieurs propositions sur les enjeux portuaires du Grand Paris.

Comment l'ensemble du travail réalisé sur l'axe Seine a-t-il été pris en compte par l'administration et par le Gouvernement ? Quel soutien ce dernier envisage-t-il de nous apporter ?

M. François Pupponi. Même s'il pourrait être complété pour ce qui concerne la ligne D du RER, l'accord entre l'État et la région pour la création d'une ligne de métro automatique mérite d'être approuvé. En désenclavant les territoires urbains isolés de l'espace francilien, ce réseau de transport permettra de créer des emplois sur place et à leurs habitants d'accéder plus facilement à des emplois situés dans d'autres zones d'activité. Pouvez-vous préciser le calendrier et les modalités d'élaboration des contrats de développement territorial (CDT) ? Alors qu'une seule gare nouvelle est prévue pour le département du Val-d'Oise, le boulevard interurbain du Parisis (BIP) et le bus à haut niveau de service (BHNS) ont-ils disparu de l'accord signé entre l'État et la région ?

M. Didier Gonzales. L'accord conclu le 26 janvier dernier promet de meilleurs lendemains aux usagers des transports publics en Île-de-France. Pouvez-vous confirmer qu'il comporte bien la liaison tangentielle entre Orly et Champigny, non mentionnée dans les projets initiaux mais défendue notamment par les architectes du Grand Paris ? Grâce aux infrastructures existantes et aux sillons libérés par les TGV du fait de la création du nouveau barreau d'interconnexion, cette liaison desservirait pour partie le sud du Val-de-Marne, jusqu'ici oublié. Quel pourrait-être le calendrier de sa réalisation ?

La carte du « Grand Paris Express » fait passer la future LGV reliant Paris à Lyon, via Orléans et Clermont-Ferrand, le long de la Seine, par les communes de Villeneuve-le-Roi et Ablon. Ce secteur étant déjà soumis à de multiples contraintes, les habitants s'en sont émus. Pouvez-vous les rassurer, d'autant que ce tracé n'est que l'une des quatre variantes possibles pour l'arrivée de cette ligne en Île-de-France et que le débat public n'est pas encore engagé ?

Enfin, quand dépasserons-nous les questions de tracé et de financement des transports pour nous intéresser aux perspectives d'urbanisation et au choix des lieux à densifier pour créer la ville de demain ?

M. Daniel Goldberg. Je partage assez largement l'analyse du Président Serge Grouard quant au plateau de Saclay et à la bonne utilisation de la ressource publique.

Après que dix-huit mois ont été perdus depuis l'engagement du Président de la République au Palais de Chaillot le 29 avril 2009, vous venez, monsieur le ministre, d'en gagner deux... Une bonne part des solutions de financement trouvées de façon relativement consensuelle par la mission conduite par notre collègue Gilles Carrez va finalement être appliquée. Il semble qu'un véhicule législatif *ad hoc* puisse aussi être trouvé pour débloquer la situation du SDRIF.

Si nous nous félicitons que, grâce aux débats publics, les Franciliens aient participé en nombre à l'aboutissement du projet, comment ne pas regretter que tant de temps et d'argent aient été perdus au seul motif que M. Christian Blanc avait élaboré son projet sans

tenir compte des réflexions des dix équipes d'architectes missionnées à cet effet, de la région, des parlementaires, et des élus locaux ?

Je me réjouis aussi que la nécessité d'équipements en première couronne ait finalement été intégrée dans le projet.

En son temps, j'ai qualifié le Grand Paris d' « OPNI », objet politique non identifié car, au contraire du Grand Londres, il ne s'agit pas d'une aire urbaine homogène, pourvue d'un territoire et d'une gouvernance clairement définis. Que recouvre aujourd'hui cette appellation, à laquelle vous semblez décidé à décerner un label ? Reprenez-vous les hypothèses, au reste discutables, de croissance de la population et des emplois retenues par M. Christian Blanc ? Avant d'arbitrer entre les gares optionnelles, n'est-il pas impératif de savoir quelle est philosophie générale du Grand Paris porte le Gouvernement ?

Si l'accord de financement global des contrats de développement territorial est satisfaisant, il n'inclut pas – comme nous l'a confirmé le président du directoire de la Société du Grand Paris, M. Marc Véron, lors de son audition – l'aménagement de l'environnement des gares, de leurs accès, des parkings, etc... Des clés de financement de ces équipements ont-elles été élaborées ?

Nous partageons tous la nécessité de réduire les inégalités territoriales : par les tensions locales qu'elles provoquent et les distances entre domicile et travail qu'elles imposent, elles minent le territoire régional. Votre réflexion à ce propos tient-elle compte des vifs regrets de notre collègue Étienne Pinte quant à l'absence de visibilité sur l'objectif de construire chaque année 70 000 logements – notamment sociaux – pour rééquilibrer le territoire ?

Enfin, nous avons posé lors de l'examen du projet de loi la question de la gouvernance de la Société du Grand Paris qui fonctionne aujourd'hui en toute autonomie par rapport au Parlement et aux élus territoriaux. Le président de son directoire n'a aucun compte à rendre à notre assemblée. Quelle est donc votre conception de la décentralisation en Île-de-France ? Comment les groupes de travail dont vous nous annoncez la création articuleront-ils leur action avec celle des élus ? Les parlementaires y seront-ils invités ou ne seront-ils composés que de spécialistes non élus ? Il ne faudrait pas, après avoir perdu dix-huit mois, s'enliser à nouveau alors que l'issue paraît désormais plus proche !

Mme Sophie Primas. Les élus de l'Ouest de l'Île-de-France se réjouissent que la « machine » du Grand Paris soit enfin lancée. Ils souhaitent aussi que la situation du SDRIF se dégrève rapidement, en particulier pour que les agriculteurs du « Far West » de notre région trouvent leur place dans son économie et l'aménagement de son territoire.

Il est essentiel que les élus locaux soient tenus informés du tracé et du calendrier de réalisation de l'axe à grande vitesse entre Paris et la Normandie et associés à toutes les décisions. Au contraire de notre collègue Yanick Paternotte, je considère que le recours à Eole pour gagner Paris à partir de Mantes-la-Jolie ne peut être une solution car cette ligne est déjà « sursaturée ». Les difficultés de la vallée de la Seine ne seront pas résolues tant que les trains à grande vitesse entre Paris et Le Havre ne circuleront pas sur d'autres voies que celles aujourd'hui empruntées par Eole.

M. le ministre. Monsieur Paternotte, le projet CDG Express n'est aucunement lié à des financements publics et sa réalisation ne dépend donc pas de nous.

M. Yanick Paternotte. Peut-être, mais il risque de consommer des sillons au détriment des autres projets ! Il va « emboliser » la gare.

M. le ministre. Je vous indique par ailleurs, comme à Daniel Fidelin et Sophie Primas, que le schéma actuel d'aménagement de la LGV entre Paris et la Normandie n'est qu'un schéma de principe et que toutes les options restent donc aujourd'hui ouvertes. J'attends que le préfet Duport me remette son rapport ; Antoine Rufenacht s'est dit satisfait des échanges qu'il a eus avec lui.

La question du fret n'est en effet pas traitée dans le projet du Grand Paris ; elle devra l'être au fur et à mesure de sa réalisation.

J'ai moi aussi subi les assauts des lobbies contre la rupture de charge de la ligne 14. Je rappelle qu'il s'agira d'un simple changement de quai à quai et que ce choix permettra non seulement de désaturer cette ligne mais aussi d'en décharger d'autres. Notez, monsieur le président Grouard, qu'il sera aussi à l'origine d'économies très conséquentes.

J'ai confié une mission sur l'Arc Est à un fonctionnaire de la DATAR. Pour le reste, le choix entre les variantes relève classiquement de la responsabilité des maîtres d'ouvrage, la Société du Grand Paris et le STIF, chacun pour ce qui le concerne. Dans certains cas, des études complémentaires devront être engagées.

Je n'entrerai pas dans le débat sur le temps perdu auparavant et gagné maintenant : l'action de développement du Grand Paris est continue depuis l'élaboration de la loi. Sans la vision de Christian Blanc, ce projet n'aurait peut-être jamais existé ; Michel Mercier a renoué le dialogue avec la région et les maîtres d'ouvrage, et préparé la suite du processus, permettant l'accélération récente du dossier. Faute de conclure rapidement avec la région, le dossier aurait été renvoyé après les élections présidentielles, avec le risque de devoir organiser un nouveau débat public, celui-ci ayant tout de même coûté six millions d'euros, dont quatre à la charge de l'État et deux à celle du STIF.

Aux termes de la loi, à compter de la remise du rapport de la Commission nationale du débat public, les maîtres d'ouvrage disposent de deux mois pour répondre. Il était donc impératif d'avancer, d'autant que le travail à accomplir pour arbitrer entre les différentes variantes de l'accord reste considérable : maintenant que l'accord est conclu, tout commence enfin !

M. Yves Albarello. Cet accord est le fait générateur qui permet de progresser !

M. le ministre. L'accord ouvre aussi la voie à la rénovation et à la modernisation du RER. Peut-être les 500 millions d'euros du plan de mobilisation pour la ligne D sont-ils insuffisants, monsieur Paternotte...

M. Yanick Paternotte. Disons qu'ils sont notoirement insuffisants !

M. le ministre. ... mais rénover l'existant est essentiel.

Monsieur Chanteguet, 2023 est la date prévue de mise en service de l'ensemble du réseau de transport du « Grand Paris ». Cependant, des tronçons pourront être ouverts plus tôt. Les négociations entre maîtres d'ouvrage et collectivités vont s'engager.

Si j'ai évoqué « Paris et le désert français », c'est bien parce que je n'imagine pas que le territoire français puisse être composé de Paris et de grandes métropoles régionales au milieu de déserts, de centres urbains coupés du monde rural. Vous le savez, je suis attaché à la ruralité. Nous avons besoin du projet structurant qu'est le Grand Paris. Par leurs activités économiques et de recherche, Paris et l'Île-de-France sont un moteur pour la croissance de l'ensemble du pays. A l'évidence, l'échec du Grand Paris n'apporterait rien à la ruralité y compris hors de la région Île-de-France et il pourrait même lui être néfaste. Chaque fois que l'Île-de-France subit des difficultés économiques, nous en constatons les répercussions dans nos territoires ruraux, ne serait-ce que parce que le tissu des petites entreprises rurales est souvent composé de sous-traitants de grandes entreprises franciliennes. Le projet du Grand Paris traduit donc une vision juste de l'aménagement du territoire.

Monsieur Fidelin, s'agissant de la LGV Paris-Rouen-Le Havre, j'ai déjà indiqué que j'attendais le rapport du préfet Dupont. Je vais moi-même organiser un comité de pilotage sur l'axe Seine. Convenez que je n'ai pas chômé depuis le 14 novembre : j'ai rencontré les élus, y compris le maire du Havre et j'y insiste, sans axe Seine, il n'y a pas de Grand Paris ; Mme Primas et vous même avez eu raison de le rappeler.

J'indique à MM. Pupponi, Gonzales et Goldberg que 17 contrats de développement territorial sont en préparation, sur une dizaine de territoires, sous l'autorité du préfet de la région Île-de-France, M. Daniel Canepa. Je salue le très important travail qu'il a accompli avec tous les services de l'État, pour que nous parvenions à un accord avec la région. Je lui ai donné instruction de faire du CDT un nouvel outil de développement partenarial traitant de l'aménagement, du logement, et du développement économique. En relèvera par conséquent la construction en partenariat des 70 000 logements sociaux légitimement défendus par votre collègue Étienne Pinte.

L'enquête publique doit commencer au plus tard dix-huit mois après la publication du décret portant approbation du schéma d'ensemble. Celui-ci devant être pris en juin prochain, cela nous mène donc tout au plus à la fin de l'année 2012. J'y travaille dès à présent avec le Préfet de région, qui lui-même mobilise les préfets de départements, devant qui j'ai tenu une sorte de « discours de la méthode » des CDT. Je souhaite que trois ou quatre contrats puissent être signés avant la fin 2011, sachant que ceux qui concernent Le Bourget, Saint-Denis ou la Cité Descartes sont déjà bien avancés.

Pourquoi un label ? Comme pour le plan de relance, nous avons besoin d'envoyer des signaux forts. C'est ainsi que les Franciliens percevront au quotidien les effets du Grand Paris et de l'initiative Paris-Métropole. Le label permettra de mettre en valeur nombre de projets, notamment de développement économique ou de construction de logements.

Je ne suis pas certain que la gouvernance puisse se décréter. Il y a encore quatre ou cinq ans, regrouper 180 communes dans une même association n'était pas même envisageable. Or, lorsque j'ai été reçu par le bureau de Paris-Métropole, j'ai entendu les élus insister sur la nécessaire cohérence entre les CDT. Que les élus des communes membres de Paris-Métropole décident d'élaborer ensemble les CDT, qu'avant des élections cantonales, les conseils généraux délibèrent unanimement sur les projets, notamment en matière de transport, augure bien de la future gouvernance du Grand Paris.

Je vous confirme, monsieur Gonzales, que la liaison entre Orly et Champigny figure bien dans le schéma de transport proposé par l'Atelier international du Grand Paris.

Le comité de pilotage est informel. En sont membres aujourd'hui la SNCF, la RATP, Réseau ferré de France (RFF), Paris-Métropole, l'Association des maires d'Île-de-France (AMIF), le préfet de région, l'Atelier international du Grand Paris, la Société du Grand Paris, la ville de Paris et la région Île-de-France, l'une et l'autre représentées, selon les points abordés, par l'adjoint au maire ou le vice-président compétent.

Mme Annick Lepetit. Allez-vous formaliser ce comité ou restera-t-il informel ?

M. le ministre. Dans ma carrière, j'ai eu souvent recours à des structures informelles. Dans le cas présent, cette méthode a plutôt bien réussi : alors que même le recours à des entretiens bilatéraux s'était révélé inefficace, des personnes qui ne se parlaient pas se sont retrouvées ensemble autour d'une table.

Le comité de pilotage se réunit chaque semaine. Je propose à la Commission d'y intégrer les deux rapporteurs. Le lien avec eux pourrait ainsi être institué.

M. le président Serge Grouard. Merci, monsieur le ministre, de cette proposition, à laquelle nous allons réfléchir, ainsi que du temps que vous nous avez consacré pour débattre de ce projet essentiel. Sans doute serons-nous amenés à vous entendre à nouveau, au fur et à mesure de sa réalisation.



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mardi 8 février 2011 à 17 heures

Présents. - M. Yves Albarello, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Olivier Dosne, M. David Douillet, M. Raymond Durand, M. Paul Durieu, M. Albert Facon, M. Daniel Fidelin, M. Didier Gonzales, M. Serge Grouard, Mme Fabienne Labrette-Ménager, M. Jean Lassalle, M. Jacques Le Nay, Mme Annick Lepetit, M. Bertrand Pancher, M. Yanick Paternotte, Mme Sophie Primas, Mme Marie-Line Reynaud, M. René Rouquet

Excusés. - M. Jean-Yves Besselat, M. Maxime Bono, M. Jean-Claude Bouchet, M. Christophe Caresche, M. Philippe Duron, Mme Geneviève Gaillard, M. Antoine Herth, Mme Conchita Lacuey

Assistaient également à la réunion. - M. Daniel Goldberg, M. François Pupponi