

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I 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

6 septembre 2011

Séance de 16 heures

Compte rendu n° 61

– Audition de M. Étienne Guyot, candidat au poste de
président du directoire de la Société du Grand Paris..... 2

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2010-2011

**Présidence de
M. Serge Grouard**
Président



La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a entendu **M. Étienne Guyot, candidat au poste de président du directoire de la Société du Grand Paris.**

M. le président Serge Grouard. Nous avons le plaisir d'accueillir M. le préfet Étienne Guyot, candidat à la présidence du directoire de la Société du Grand Paris en remplacement de M. Marc Véron. Une audition par notre Commission est prévue avant toute nomination à ce poste et, pour y avoir consacré plusieurs auditions et débats, nous mesurons pleinement l'importance du dossier du Grand Paris – et donc de la fonction à laquelle vous êtes proposé. C'est pourquoi nous avons tenu à vous entendre dès l'ouverture de cette session extraordinaire, monsieur le préfet.

M. Étienne Guyot. Par cette audition, la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris confère une compétence particulière à votre Commission et je vous remercie de bien vouloir m'entendre.

Ma carrière a été partagée entre trois champs. Les collectivités territoriales d'abord : mon parcours professionnel a débuté à la Ville de Paris, je suis passé par la direction générale des collectivités locales et j'exerce aujourd'hui les fonctions de directeur de cabinet du ministre Philippe Richert. L'administration territoriale ensuite, comme sous-préfet, conseiller au cabinet de ministres en charge du sujet, sous-directeur de l'administration territoriale, préfet du Gers puis des Landes. Les transports et l'aménagement du territoire enfin : j'ai été membre du cabinet du secrétaire d'État aux transports, conseiller à la DATAR et directeur de cabinet de Michel Mercier dans ses fonctions de ministre de l'aménagement du territoire et de l'espace rural.

Je reviendrai, pour commencer, sur les différentes phases du projet du Grand Paris lancé par le Président de la République et, d'emblée, je veux souligner l'importance du travail accompli depuis un an par la toute nouvelle Société du Grand Paris.

La première phase, sous le pilotage volontaire de Christian Blanc, a consisté en l'élaboration même du projet. Elle comprenait une consultation internationale d'architectes, une étude d'évaluation environnementale comme nous n'en avons jamais connue et l'élaboration de la loi votée au printemps 2010. Je salue à ce dernier propos le travail de M. Yves Albarello et son rôle, depuis, en tant que rapporteur avec Mme Annick Lepetit, sur la mise en œuvre de la loi.

Une seconde phase très dense vient de se terminer avec la publication le 26 août du décret portant approbation du schéma d'ensemble du Grand Paris. Cette phase d'intenses discussions et négociations, sous la direction d'abord de Michel Mercier – ce qui m'a donné la chance d'y participer – puis, à partir de novembre dernier, de Maurice Leroy, s'est concrétisée par la création à l'été 2010 de la Société du Grand Paris (SGP), chargée en premier lieu de conduire un débat public, d'une ampleur inégalée depuis la création de la Commission nationale du débat public puisqu'à l'échelle de l'ensemble de la région Île-de-France. La SGP naissante a mobilisé toutes ses forces pour ce débat, qui a permis de rapprocher les deux projets en présence, celui du Grand Paris et celui de l'Arc Express.

Un protocole d'accord historique a été conclu le 26 janvier 2011 entre l'État et la région, sous l'égide du ministre Maurice Leroy et du président du conseil régional Jean-Paul Huchon. Il porte sur les tracés du projet de rocade – que le débat et l'apport de l'Atelier

international du Grand Paris ont fait évoluer –, sur le nombre de gares, sur les financements, sur la coordination avec le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), sur la mise en œuvre du Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) et, enfin, sur une nouvelle gouvernance du Grand Paris. Dès lors, le travail s'est concentré sur l'élaboration de l'acte motivé, en tirant les conséquences du débat public. Chaque demande de gare a fait l'objet d'un examen précis – impact sur l'offre de transports, sur l'urbanisme, sur l'environnement, sur le service rendu – et l'on est passé de 39 à 57 gares sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris. Il a aussi fallu une reconfiguration en profondeur de la « ligne verte », qui dessert le plateau de Saclay au sud. Le dialogue permanent que la Société a mené au cours de cette période comme la qualité de ses études lui ont valu la confiance de l'ensemble de ses partenaires, concrétisée par le vote unanime de l'acte motivé, le 26 mai 2011, par son conseil de surveillance, sous la présidence d'André Santini.

Ce dernier, avec le directeur général Marc Véron, a présenté à votre Commission les conclusions du débat public le 15 juin. Dans le même temps, la SGP préparait les phases suivantes, avec la définition des marchés d'ingénierie ou le lancement des premières études indispensables à la constitution du dossier d'enquête publique. Ce parti pris lui a permis de respecter le calendrier extrêmement exigeant qui doit mener au dépôt du dossier d'enquête publique à l'été 2012. Je profite de la circonstance pour rendre hommage au travail accompli par les équipes de la Société du Grand Paris et par M. Véron.

Le décret portant approbation du schéma d'ensemble étant maintenant publié, une nouvelle phase s'ouvre pendant laquelle nous devons poursuivre de façon très active la constitution du réseau de transport. La mission de la Société du Grand Paris est de répondre à l'ensemble des attentes sans perdre de temps. Le calendrier prévoit la réalisation de trois lignes nouvelles, pour un total de 166 kilomètres, dont 144 avant 2025, et une première mise en service en 2018. Mon parti est donc clair : il faut continuer à anticiper. La prochaine étape sera l'achèvement, à l'été 2012, du dossier d'enquête publique, qui comprendra notamment l'ensemble des études d'impact – environnemental, urbanistique et socio-économique. Ainsi le préfet de région pourra-t-il ouvrir les premières enquêtes publiques à la fin de l'année, après avis de l'Autorité environnementale. En parallèle, d'autres études d'ingénierie spécifique seront menées – programmation des gares et des ateliers, diagnostics de sûreté, sécurité des systèmes. Les premières enquêtes publiques déboucheront sur la déclaration d'utilité publique et les autres autorisations réglementaires – loi sur l'eau, installations classées pour l'environnement – qui permettront d'ouvrir la phase des travaux fin 2013. Il nous faut donc lancer des marchés, élaborer les conventions de coopération avec les différentes parties prenantes, procéder le plus vite possible aux acquisitions foncières – à peu près 5 500 parcelles – et acquérir les droits de passage sous les propriétés.

Pour assurer sa mission fondamentale de maître d'ouvrage et piloter les opérations de réalisation, la Société du Grand Paris, qui est le bras armé de la puissance publique, doit conforter son rôle d'ensamblier et de partenaire. Le projet se déroule entre l'État, la région, les départements et les communes. Il s'appuie sur le protocole, sur le schéma d'ensemble et sur les très nombreuses délibérations des communes, et implique un travail concerté fondé sur l'écoute, l'ouverture, la transparence, la communication et le partenariat. La réunion du comité stratégique de la SGP, dans les six mois suivant la publication du schéma d'ensemble, sera un moment important à cet égard.

La Société du Grand Paris assume donc un rôle d'ensamblier pour le compte de l'État et des collectivités territoriales – la région et huit départements – auxquels elle rend des comptes dans le conseil de surveillance. Elle est parallèlement le partenaire actif des

organismes et opérateurs de transport nationaux et régionaux – RFF, SNCF, RATP, STIF. En effet, outre les 34 gares connectées avec le réseau ferré national ou avec celui de la RATP, le projet s'inscrit dans un effort sans précédent de liaison avec les lignes à grande vitesse, existantes ou envisagées comme Paris-Orléans-Clermont-Lyon. Il s'articule aussi avec les RER et les Transiliens, avec les réseaux structurants complémentaires comme l'Arc-Est et avec les transports locaux du Plan de mobilisation pour les transports de la région, qui font partie du protocole d'accord. Il en ressort la nécessité absolue d'une coordination très étroite avec le STIF, comme cela a commencé dans l'acte motivé. Ce sera le cas en particulier pour la prolongation de la ligne 14, essentielle tant en termes de calendrier que d'impact sur la vie quotidienne des populations, et dont la maîtrise est partagée avec le STIF et la RATP.

La SGP est également le partenaire des très nombreuses collectivités territoriales et établissements publics de coopération intercommunale concernés. Ainsi pour les communes en ce qui concerne les gares : la SGP a lancé les études et anime les comités de pilotage sur les 57 gares dont elle a la responsabilité, dont 25 seront totalement nouvelles. Elle intervient aussi au niveau des projets de contrat de développement territorial, en appui du préfet de région, chargé du pilotage, et en partenariat avec les collectivités territoriales. Elle peut assumer une mission d'aménageur si les collectivités le souhaitent. Enfin, elle est le partenaire des services de l'État et de ses établissements publics.

Pour mener à bien l'ensemble de ces missions, la SGP va poursuivre sa montée en puissance en 2012, et notamment son plan de recrutement. Diverses lois de finances lui donnent pour l'instant les ressources nécessaires, qu'il est essentiel de préserver. Cet immense projet représente en effet un effort considérable. Les investissements pour la SGP avant 2025 sont estimés, dans les conditions économiques de 2008, à 17,5 milliards d'euros – 19,8 en comptant la participation à la prolongation de la ligne 14 et à l'Arc-Est. Pour y faire face, la Société disposera de recettes fiscales affectées – taxe locale sur les bureaux, taxe spéciale d'équipement, imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux (IFER) – et d'une dotation en capital de l'État de 4 milliards d'euros. Dès la mise en service du réseau s'y ajouteront les recettes commerciales et la redevance d'occupation de l'infrastructure. La Société du Grand Paris aura à assurer la valorisation foncière et immobilière des emprises du projet, notamment au niveau des gares, qui devront être des lieux de vie quotidienne et de services.

Enfin, mais c'est une constante depuis le début, ce projet emblématique exige exemplarité et innovation du point de vue du développement durable. Cela a déjà été le cas avec l'étude environnementale, et il faudra se montrer aussi exemplaire dans la conduite des chantiers. Nous devons être irréprochables sur ce plan.

M. Yanick Paternotte. Compte tenu du ralentissement économique, comment voyez-vous l'évolution des recettes de la SGP autres que la dotation en capital de l'État – de la taxe sur les bureaux par exemple ?

Toutes les lignes prévues n'utiliseront pas forcément des technologies identiques. Êtes-vous partisan d'un appel d'offres ligne par ligne, ou d'un appel d'offres global ? Une seule technologie assurerait une meilleure interopérabilité et réduirait les coûts de maintenance, qui tendent à peser de plus en plus lourd dans les budgets des transports publics.

Des études préalables de 3 millions d'euros ont été préfinancées par la RATP. Où en est-on des négociations entre la SGP, l'État et la RATP concernant leur remboursement ?

Enfin, sachant que l'objectif recherché avec ce réseau est de renforcer la croissance et l'attractivité de la région capitale, ne serait-il pas plus réaliste de commencer par Roissy plutôt que par la Seine-Saint-Denis ? Les aéroports sont des portes d'entrée internationales. Je ne peux comprendre que la SGP envisage de finir par la « ligne rouge » qui connecterait Roissy à la Défense : c'est antiéconomique.

Mme Annick Lepetit. Il faut voir dans votre future nomination le signe de la fin d'une époque, celle du Grand Paris version Christian Blanc, même si des évolutions ont eu lieu depuis quelques mois. Les élus locaux, qui étaient ignorés, se sont fait entendre et ont montré qu'on pouvait compter sur eux pour ce qui est du financement. Sous l'impulsion des ministres Mercier et Leroy, l'État a repris langue et un accord a pu se faire jour qui a permis une grande concertation locale – à moins qu'elle n'en ait été le résultat. Même si nous conservons, sur les financements, des inquiétudes que nous avons exprimées dès avant la crise de cet été, nous sommes un peu rassurés par ces évolutions. Nous constatons également que les propositions visant à se fonder plus largement sur le réseau existant ont été prises en compte.

Comment voyez-vous le phasage des travaux ? Votre prédécesseur, comme d'ailleurs le président André Santini, envisageait que plusieurs tunneliers creusent en même temps aux quatre coins de l'Île-de-France. Je ne suis pas sûre que le ministre Leroy soit sur la même position : il a laissé entendre que les travaux pourraient commencer par les projets les plus avancés, comme celui du prolongement de la ligne 14, évoqué avant même le vote de la loi sur le Grand Paris. Et à propos de cette ligne, où en est la convention prévue entre la Société du Grand Paris et le STIF en matière de financement et de coordination ? J'en profite pour souligner que la SGP doit veiller à avoir avec le STIF une coordination aussi étroite qu'avec la RATP.

Une autre convention doit permettre à la SGP de consentir des avances financières à la région, pour 500 millions d'euros sur cinq ans, afin de financer les actions du plan de mobilisation, notamment les études. Où en est-on à cet égard ?

Le préfet de région Canepa nous avait parlé de 17 contrats de développement territorial en négociation. Y a-t-il du changement maintenant que plus de cinquante gares sont inscrites au projet ? Quel est le calendrier pour ces contrats, et quels seront les premiers prêts ?

Enfin, pensez-vous pouvoir tenir le rythme de 70 000 logements construits par an en Île-de-France ? Sinon, pourquoi ?

M. Yves Albarello. L'évaluation environnementale qui a été menée a constitué une innovation indéniable. Quelles leçons en tirez-vous pour la suite du projet ?

L'Autorité environnementale a appelé à approfondir l'étude des hypothèses démographiques et des incidences du projet sur l'urbanisation. Compte tenu d'une conjoncture qui n'est guère florissante, pensez-vous pouvoir maintenir l'hypothèse d'une croissance de 4 %, tant pour la population que pour l'emploi ?

Le projet du Grand Paris ne peut pas ne pas tenir compte du Grenelle de l'environnement. Comment aborderez-vous les questions de gestion de l'eau, d'énergie ou d'élimination des déchets extraits des tunnels ?

Quelle importance donnez-vous à la liaison Défense-Roissy Charles-de-Gaulle, essentielle dans le réseau Grand Paris Express ? Et comment voyez-vous la gare d'interconnexion du pôle de Pleyel, qui permettra l'articulation avec le réseau TGV ? Ce sera d'une complication extrême. Enfin, quel est votre avis sur cette liaison directe entre Charles-de-Gaulle et Paris qui a fait couler tant d'encre : est-ce encore une priorité ?

M. Jean-Paul Chanteguet. Compte tenu de votre expérience en tant que directeur de cabinet de Michel Mercier dans ses précédentes fonctions, comment analysez-vous le projet du Grand Paris en termes d'aménagement du territoire ? Conjugué à la mise en place des métropoles, ne va-t-il pas accentuer la concentration sur les zones déjà les plus denses – bref, ne peut-on craindre qu'il n'y ait plus demain, en dehors de Paris, des métropoles et des pôles métropolitains, que des déserts ruraux ?

Par ailleurs, le directeur régional de l'environnement et de l'énergie considère comme une nécessité de repenser l'articulation des politiques publiques pour assurer la soutenabilité du projet du Grand Paris. Il évoque aussi différents défis, tels que le financement de la dépollution des futures gares, le maintien d'activités à risque près d'elles ou le déficit de granulats, déjà important et qui sera aggravé si l'on construit effectivement 70 000 logements. Qu'en pensez-vous ?

M. Didier Gonzales. Comment concevez-vous le rôle de la Société du Grand Paris dans l'aménagement du territoire, en particulier dans la mise en œuvre des contrats de développement territorial ?

D'autre part, vous avez évoqué la prolongation de la ligne 14 entre les Olympiades et l'aéroport d'Orly. Dans la mesure où beaucoup considèrent qu'un métro ne peut constituer une liaison suffisante avec un aéroport, cela n'annonce-t-il pas un transfert de la plateforme d'Orly ?

M. Jacques Kossowski. Le Grand Paris est un projet considérable, qui court au moins jusqu'en 2025. Est-il figé ou peut-il évoluer ? D'autre part, et je parle en tant qu'administrateur de l'établissement public d'aménagement de la Défense Seine Arche, le projet concernant la Défense est-il prioritaire ?

Quelle organisation voulez-vous mettre en place pour travailler avec les élus locaux ?

Enfin, que se passera-t-il si un nouveau président du directoire, dans deux ans, veut tout reprendre à sa façon ?

M. Antoine Herth. Les députés de province voient bien que la région Île-de-France a besoin de développer ses infrastructures, mais ils se demandent aussi comment tous les investissements qui lui sont une fois de plus consentis peuvent contribuer à valoriser les efforts faits en province. Le Grand Paris peut-il constituer la clef de voûte d'un projet d'aménagement du territoire plus large ? Et pouvez-vous dire quelques mots de politique fluviale ?

M. Jean-Marie Sermier. Le Grand Paris doit effectivement être à tout prix un grand projet pour l'ensemble de la France. Quelles relations envisagez-vous concrètement avec les autres régions, et plus spécialement quelle intermodalité entre les voitures, qui restent un moyen de déplacement privilégié depuis la province, et les transports urbains parisiens ?

M. Daniel Goldberg. Le décret récemment publié a-t-il figé le nombre de gares du tracé Grand Paris Express ou certaines restent-elles en discussion ? Et qu'en est-il de la maîtrise d'ouvrage de l'Arc Nord-Est proche, qui résulte de la fusion du Grand Paris avec le tracé Arc express précédent : SGP, STIF ou maîtrise conjointe ?

M. Étienne Guyot. Des outils de financement ont été créés en lois de finances ou dans la loi sur le Grand Paris, tant au profit de l'État que de la région : taxe locale sur les bureaux, taxe spéciale d'équipement, imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux, redevance pour création de bureaux en faveur de la région, qui fait l'objet d'un lissage... J'insiste sur le caractère d'investissement de croissance du projet du Grand Paris, en sus de son intérêt pour la vie quotidienne des Franciliens. Et vouloir donner la priorité à la desserte de Roissy, c'est bien faire le lien avec la croissance. Le plan de financement prévoit à côté de ces ressources, une dotation en capital de 4 milliards d'euros à partir de 2014, le reste étant financé par l'emprunt. Nul ne sait ce qui se passera au-delà de ces deux ans, mais le volontarisme est fort et nous avons tous intérêt à porter ce projet dans le temps.

Madame Lepetit, le protocole d'accord du 26 janvier donne à la SGP la faculté de consentir des avances à la région dans le cadre du plan de mobilisation pour les transports en commun, sur la base du rapport d'étape qui sera présenté en 2013. À ce stade, je ne peux pas être plus précis car nul ne sait ce que sera alors l'environnement économique, mais nous avons tous l'intention de préserver les recettes de la Société du Grand Paris de sorte que son fonds de roulement lui permette de monter en puissance et de tenir le calendrier.

La ligne 14 fonctionne sur pneus, mais, d'après l'acte motivé, le fer serait la règle sur les autres lignes, dans une fin d'interopérabilité entre la « ligne rouge » et la « ligne verte », même si le trafic y est moins dense et les trains plus courts. Le point de rupture entre la ligne 14 et la ligne bleue sera situé à Pleyel. Pour le reste donc, l'interopérabilité est un objectif mais elle ne conditionne pas les modalités d'appel d'offre – global ou ligne par ligne –, du moins d'après les éléments que j'ai en ma possession mais qui ne sont pas exhaustifs puisque je n'ai pas encore pris mes fonctions !

Le phasage n'a été évoqué ni par M. Santini, ni par M. Véron, ni par M. Leroy. Les études étant menées de front, il serait techniquement possible de commencer les travaux à plusieurs endroits en même temps. Et ce serait un signal important à destination des populations. Si le Grand Paris est un instrument d'aménagement du territoire et de croissance, il doit aussi améliorer la vie quotidienne. Je comprends que la desserte de Roissy vous préoccupe, et je vois aussi l'atout à l'international que représenterait une gare desservie par le T2 et le T4. Mais les gares prévues à la Défense et à Pleyel sont particulièrement complexes à aménager, compte tenu du nombre de partenaires et de services offerts. Au vu des enjeux, les études devront être très approfondies, et menées aussi rapidement que possible. Pour le moment, l'idée est de ne pas retenir le phasage, pour concilier à la fois des impératifs de vie quotidienne et l'exigence de croissance. La ligne 14 est dans une situation particulière puisque sa prolongation jusqu'à la mairie de Saint-Ouen doit être opérationnelle dès 2017.

Madame Lepetit, nous devons établir une convention avec le STIF à propos des études et des matériels roulants. Une autre, plus générale, sera nécessaire car la Société du Grand Paris ne sera pas le maître d'ouvrage de l'Arc Est, bien qu'une délégation puisse être envisagée. En revanche, dans le faisceau des études environnementales menées par la SGP, celles portant sur cette portion du trajet pourront servir au STIF.

Monsieur Paternotte, l'avance de 3 millions d'euros par la RATP est en passe d'être remboursée, M. Mongin me l'a confirmé.

Aujourd'hui, il existe dix-sept projets de contrat de développement territorial (CDT) dont le pilotage incombe au préfet de région à qui, en vertu de la loi, la Société du Grand Paris apporte son assistance. En pratique, la Société est présente dans tous les comités de pilotage, et anime ceux des gares en liaison avec les élus. La loi dispose en outre que les enquêtes publiques doivent débiter dix-huit mois après la publication du décret portant schéma d'ensemble, à une exception près : Saclay pour qui la fin du délai a été ramenée à décembre prochain. La SGP travaille donc de façon très étroite avec le préfet de région. Ces liens seront renforcés et je suis tout disposé à envisager à les intensifier le cas échéant, mais le CTD est un objet de discussion et de négociation qui est encadré par des procédures puisqu'il y a enquête publique et étude environnementale. Ces contrats confèrent des prérogatives de puissance publique et il faut bien caler les intentions des uns et des autres. Mais nous participerons très activement au processus.

J'évacuerai la question du logement, sans en nier l'importance, car elle n'est pas de la compétence de la Société du Grand Paris. Les opérations de construction-rénovation se limiteront au droit des gares.

Des études sont en cours sur les hypothèses de croissance démographique, monsieur Albarello. Le taux de 4 % a été l'objet de controverses et la direction des études économiques de la SGP devra affiner le scénario dans l'étude d'impact socio-économique, qui figurera dans le dossier de déclaration d'utilité publique (DUP) prévu pour l'été 2012. Il faut tout de même garder à l'esprit qu'il s'agit d'un projet hors normes, qui créera de la croissance. Il reste à évaluer combien.

Les préoccupations environnementales – énergie, déchets, gestion de l'eau... – seront prises en compte dans les études d'impact de la DUP. Dans la conduite du chantier, il faudra veiller à utiliser plusieurs sources d'énergie. Il faudra aussi être exemplaire et se conformer à la loi sur l'eau. Les déblais devront être, autant que faire se peut, évacués par barge de préférence au camion. Et l'utilisation de l'île Monsieur est envisagée.

La SGP s'est prononcée en faveur de la liaison CDG Express. À ce stade, c'est à l'État de décider. Un tel projet aurait l'intérêt d'éviter la rupture de charge à Pleyel et de permettre aux passagers de Roissy de se rendre directement à Paris.

Monsieur Chanteguet, le Grand Paris est un vrai projet d'aménagement du territoire, et même de ville-monde. Aujourd'hui, 85 % de la population est urbaine. C'est dans les métropoles que se crée le plus de valeur ajoutée. Ainsi, la région Île-de-France regroupe 19 % de la population française et produit 23 % de notre PIB. La logique des métropoles ne conduira pas à un nouveau « désert français » : dans les zones rurales, la population augmente – seuls sept départements français ne sont pas en expansion démographique – et il ne s'agit pas que de personnes partant à la retraite. Dans les Landes où j'ai été préfet, la population active croît : les gens s'y installent avec leurs enfants pour profiter du foncier moins cher. Il n'y a donc pas d'effet d'éviction aux dépens des territoires ruraux.

Monsieur le maire de Courbevoie, j'ai l'intime conviction que rien ne se fera sans les élus locaux, et mes fonctions chez M. Richert, ministre chargé des collectivités territoriales, n'ont fait que renforcer cette conviction. Les maires sont responsables de l'urbanisme dans leur commune et disposent de prérogatives en matière de préemption dans les zones

d'aménagement différé – les ZAD –, ce qui était auparavant l'apanage de l'État ou des établissements d'aménagement. Nous devons avancer ensemble, qu'il s'agisse des gares ou des lignes. Marc Véron a nommé un directeur des relations institutionnelles qui est l'interlocuteur des maires. Quant à moi, je suis prêt, si je suis nommé, à aller à leur rencontre et ma porte leur sera toujours ouverte.

Monsieur Herth, il est évident que le Grand Paris ne sera pas qu'un projet francilien. Relier entre eux différents territoires qui abritent des pôles de développement économique et de recherche participe de la croissance et profitera à la province : le réseau Grand Paris desservira les gares TGV, améliorera non seulement l'axe Paris-Orléans-Clermont-Lyon, mais aussi la relation Roissy-Picardie... Il est aussi prévu une ligne nouvelle Paris-Normandie et une liaison Lille-Normandie. Tout cela constitue un socle solide pour le débat qui commencera à l'automne. Toutes ces infrastructures bénéficieront à l'ensemble de nos concitoyens de province puisqu'ils se rapprocheront ainsi de la métropole parisienne sans être piégés par les « embarras de Paris », déjà dépeints par Boileau.

Monsieur Goldberg, à ce stade, cinquante-sept gares sont sous maîtrise d'ouvrage de la SGP, dont cinq à titre conservatoire, c'est-à-dire que leur réalisation dépendra des capacités financières de la SGP – d'où la nécessité de préserver ses financements ; d'ailleurs un préciput de 230 millions d'euros a été libéré – et aux projets de développement menés en lien avec les collectivités territoriales. Les autres gares sont dans le schéma d'ensemble qui figure dans le décret publié le 26 août : elles sont pour l'instant gravées dans le marbre.

J'en viens à la ligne 14 et à son lien avec Orly. J'ai eu connaissance de la proposition de loi de M. Didier Gonzalez sur la desserte aérienne du Grand Paris. La ligne 14 n'est pas sous-dimensionnée, même si c'est un métro. Les quais sont longs de 120 mètres, ce qui permet de passer de six à huit voitures et d'absorber un trafic évalué à 38 000 voyageurs aux heures de pointe.

M. Daniel Goldberg. Le collectif budgétaire en cours de discussion comporte une annulation de crédits de paiement de 8,58 millions d'euros pour le ministère de la ville. Le projet Grand Paris est-il atteint ?

M. Étienne Guyot. Je ne crois pas, mais je suis prudent car je n'ai pas tous les éléments en main.

M. le président Serge Grouard. Nous vous remercions, monsieur le préfet, de la clarté de vos réponses qui nous ont démontré votre connaissance du sujet.

Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mardi 6 septembre 2011 à 16 heures

Présents. - M. Yves Albarello, M. Jérôme Bignon, M. Philippe Boënnec, M. Christophe Bouillon, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Olivier Dosne, M. Daniel Fidelin, M. Alain Gest, M. Daniel Goldberg, M. Didier Gonzales, M. Serge Grouard, M. Antoine Herth, M. Jacques Kossowski, Mme Annick Lepetit, Mme Christine Marin, M. Bertrand Pancher, M. Yanick Paternotte, M. Joël Regnault, Mme Marie-Line Reynaud, M. Jean-Marie Sermier, M. Philippe Tourtelier

Excusés. - M. Jean-Yves Besselat, Mme Françoise Branget, M. Guy Delcourt, M. André Flajolet, M. Joël Giraud, M. Pierre Lang, M. Jean Lassalle, M. Philippe Plisson, M. André Vézinhet

Assistait également à la réunion. - M. Francis Saint-Léger