

GRAND PARIS

L'Etat veut occuper le terrain

La saga du Grand Paris n'est jamais avare de rebondissements. Jusqu'à la dernière minute, le projet de loi présenté en conseil des ministres le 7 octobre a engendré de multiples moutures. Le tout, sur fond de différends entre François Fillon et Christian Blanc, secrétaire d'Etat au Développement de la région capitale auprès... du Premier ministre. Dans la balance, le rôle des collectivités dans la construction du Grand Paris et de son réseau de transports.

Métro du futur

Le texte sert, avant tout, de « booster » au métro automatique (fonctionnant 24 heures sur 24) ébauché par Christian Blanc et consacré par Nicolas Sarkozy, le 29 avril. Les

- **Le projet de loi présenté en conseil des ministres prévoit la création d'une société détenue majoritairement par l'Etat.**
- **Celle-ci pourra disposer d'un « droit de préemption à titre principal ».**

130 km de lignes sont destinés à relier les différents espaces de développement: la finance à La Défense, la création à La Plaine Saint-Denis, les zones aéroportuaires à Roissy, au Bourget et à Orly, le développement durable à Marne-la-Vallée, le secteur pharmaceutique dans la vallée de la Bièvre et l'innovation sur le plateau de Saclay.

Jean-Paul Huchon, président (PS) du conseil régional d'Ile-de-

France, dénonce ce tracé en forme de grand 8 « qui passera dans les champs de patates ». Bertrand Delanoë, dans un courrier adressé le 7 octobre à François Fillon, se montre moins virulent. Le maire (PS) de la capitale regrette néanmoins que « l'Etat refuse d'apporter sa part, en complément des 12 milliards d'euros et déjà mobilisés par la région et les départements » pour les autres projets de transport. A

lui seul, le réseau « Blanc » est évalué à environ 20 milliards. Dans un rapport global, remis le 30 septembre à François Fillon, Gilles Carrez (UMP), rapporteur général du Budget à l'Assemblée nationale, écarte un recours massif à l'emprunt. Il propose plutôt d'augmenter tout à la fois le prix des billets, le versement « transport » des entreprises et le montant des amendes de stationnement.

Société du Grand Paris

Afin de mener à bien son mégachantier, le gouvernement pose les fondations d'un établissement public à caractère industriel et commercial: la Société du Grand Paris. Une entité autonome du Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif)

présidé par la région depuis le 1^{er} juillet 2005. Sa feuille de route peut s'écarter du schéma directeur (Sdrif), tel que voté par la collectivité francilienne. Certes, des représentants de la région et des départements prennent part à cette société, mais l'Etat s'y taille la part du lion, constituant la majorité des sièges. Bertrand Delanoë évoque « un monstre bureaucratique qui viendra s'ajouter aux strates existantes ».

Superpouvoir de préemption

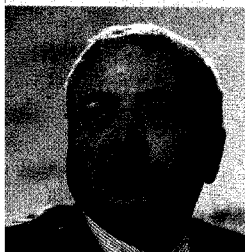
Au départ, Christian Blanc voulait offrir à la Société du Grand Paris un pouvoir de préemption dans un rayon de 1,5 km autour des quelque 40 gares de la double boucle. Soit, selon les adversaires de ce schéma, un total de 35 000 ha ! Des communes entières auraient pu se trouver dépossédées de la maîtrise de leurs sols. Face à la levée de boucliers, notamment de l'Association des maires d'Ile-de-France présidée par Claude Pernès (NC), le gouvernement, sous l'impulsion de François Fillon, a fini par revoir sa copie.

Dans la version finale, aucun rayon n'est précisé, ce qui ne laisse pas d'inquiéter certains élus. Au sein de ces périmètres, « peuvent être conclus, dans les dix-huit mois après l'adoption de la loi [des] contrats de développement territorial » entre l'Etat et les communes. Ces accords peuvent « prévoir » la création de zones d'aménagement différé (ZAD). Dans ce cas, la commune garde, a minima « un droit de préemption à titre subsidiaire ». Ce qui signifie que la Société du Grand Paris bénéficie de cette arme « à titre principal »... Jean-François Copé, président du groupe (UMP) à l'Assemblée nationale et maire de Meaux (Seine-et-Marne), ne masque pas ses réserves. Le débat au Parlement débutera, selon Christian Blanc, fin novembre. A la veille du scrutin régional, il promet d'être sportif.

Jean-Baptiste Forray

Grand Paris Un projet de loi en trompe l'œil

Christian Blanc ne veut surtout pas s'en tenir au projet de loi sur le Grand Paris, présenté le 7 octobre en Conseil des ministres. Aussi



multiplie-t-il les projets en partenariat avec les communautés d'agglomération de Plaine commune ou de Cergy-Pontoise. Ces coopérations, beaucoup moins verticales que celles prévues par le projet de loi, finissent par sérieusement agacer le président (PS) de la région Ile-de-France, Jean-Paul Huchon (notre photo).

Ce qu'ils en pensent

«Une vision réduite aux transports en petite couronne»



F. CALCAVECHIA

Jean-Christophe Baudouin, DGS de la communauté d'agglomération de Cergy Pontoise

«Ce texte se limite surtout aux transports en petite couronne. Les travaux des architectes sont, pour l'heure, oubliés. Ce réseau ne couvre pas les territoires, comme Sarcelles, qui avaient explosé en 2005. Le domaine public des communes

autour des futures gares pourra être transféré au domaine privé de la Société du Grand Paris et ensuite être géré par de grands groupes du bâtiment, avec tous les risques de spéculation que cela comporte.»

«Un projet autoritaire dû à l'immobilisme des élus»



CAPMAN/SIPA

Jean-Vincent Placé, président du groupe des Verts au conseil régional d'Ile-de-France

«Ce projet, autoritaire et productiviste, est avant tout destiné à une "classe affaires" qui ira de clusters en aéroports. Il est la conséquence de l'immobilisme des élus. Le nouveau syndicat mixte Paris métropole est une coquille vide fondée

sur la logique de la palabre. La solution d'avenir passe, plus que jamais, par la suppression de tous les départements d'Ile-de-France et la promotion des intercommunalités et de la région.»

«Les maires seront pleinement associés»



VILLE DE SEVRES

François Kosciusko-Morizet, maire (UMP) de Sèvres et vice-président du conseil général des Hauts-de-Seine

«Le droit de préemption autour des gares reposera sur un contrat signé par l'Etat et la commune. Les zones d'aménagement différé permettront de bloquer les valeurs foncières en vue d'éventuelles expropriations. De nombreux maires

rêveraient de cela ! Je remarque d'ailleurs que les critiques ne viennent souvent pas d'eux, mais des départements et, surtout, de la région, qui, à travers le Sdrif, cherche à imposer sa loi aux communes.»

ENTRETIEN

Emmanuel Bellanger, chargé de recherche au CNRS dans le cadre du centre d'histoire sociale du XX^e siècle de l'université Paris I et auteur de « Villes de banlieues : personnel communal, élus locaux et politiques urbaines en banlieue parisienne au XX^e siècle », Creaphis

« Les rapports de force ne peuvent plus être les mêmes que dans les années 60 »

A l'origine, le Grand Paris est-il un concept porté par l'Etat ou par les collectivités ?

Contrairement à certaines idées reçues, ce débat n'est absolument pas nouveau. L'expression « Grand Paris » est utilisée dès 1910 par le rapporteur général du budget de la ville de Paris, Louis Dausset. Elle est reprise ensuite en 1913 par la commission d'extension de Paris créée par le département de la Seine (correspondant, dans les grandes lignes, aux « 75 », « 92 », « 93 » et « 94 », ndlr).

Nicolas Sarkozy et Christian Blanc citent volontiers Haussmann et Delouvrier. Qu'expriment ces références ?

Elles indiquent un certain retour au volontarisme de l'Etat. Mais Haussmann (1) et Delouvrier (2) ne partagent pas la même philosophie. Le premier veut intégrer la proche banlieue à Paris ; le second entend la désolidariser de son environnement, son approche se veut plus large, plus régionale.

De qui le projet de loi sur le Grand Paris vous semble-t-il le plus proche ?

Comme chez Delouvrier, ce texte repose sur une logique polycentrique. Il donne aussi la primauté au développement, au désenclavement, sans imposer de véritable péréquation. La comparaison s'arrête là. Le projet de loi ne crée pas des villes nouvelles. Sa logique prend en compte la légitimité historique des territoires à l'ère de la compétition mondialisée entre les grandes métropoles.

Les collectivités peuvent-elles désormais contrecarrer les projets gouvernementaux ?

Les rapports de force ne peuvent plus être les mêmes que dans les années 60. L'Etat ne peut plus agir seul. Il s'approprie le dessein des collectivités locales. Son Grand Paris s'inscrit dans la dynamique des nouvelles communautés d'agglomération de la zone dense et de la coopération engagée depuis 2001 par la ville de Paris avec ses voisines.

Quel poids les maires, très attachés à la maîtrise du droit des sols, conservent-ils ?

Le patriotisme municipal est profondément ancré depuis le XIX^e siècle. Il s'est d'abord arc-bouté contre la ville de Paris qui cherchait à déverser extra muros ses morts, ses ordures, ses tuberculeux, ses HLM, etc. Paris aussi était assimilée à la tutelle de l'Etat. Mais, depuis 1964 notamment et la fin du département de la Seine au sein duquel elle était majoritaire, la capitale n'est plus aussi prédominante. La question de la gouvernance de cette zone reste cependant taboue. Elle rejaillit dès l'instant où l'on évoque la Société du Grand Paris et le pilotage du réseau de transports ! Il faudra bien un jour avoir le courage de penser le gouvernement de l'agglomération parisienne et son institutionnalisation.

Propos recueillis par J.-B. F.

(1) A l'origine, dans les années 1860, des grands axes de Paris et de l'annexion de communes limitrophes de la capitale.

(2) Ordonnateur, dans les années 60, des premiers RER, des villes nouvelles et de la recomposition de la Seine et de la Seine-et-Oise en huit départements.