



Mercredi 7 Octobre 2009

France

décryptage

La petite voie du Grand Paris

Axé sur les transports, le projet présenté ce matin au gouvernement manque de vision.

Un aboutissement? Pas sûr, mais une étape, certainement. Cinq ans de débat sur l'organisation de la métropole parisienne débouchent ce matin sur la présentation en Conseil des ministres d'un projet de loi sur le Grand Paris. Concocté par le secrétaire d'Etat au Développement de la région capitale, Christian Blanc, le texte arrive dans un climat très polémique.

Que contient le projet ?

Avant tout, la création d'un réseau de transports collectifs. Le texte prévoit une double boucle de métro automatique entourant la capitale. Le tracé passe en première couronne, où les besoins sont flagrants : les déplacements de banlieue à banlieue représentent 70% des trajets, avec des dessertes en transports collectifs «lourds» (métro ou tramway) inexistantes. Mais cette grande boucle passe aussi plus loin, vers le plateau de Saclay au sud, «dans les champs de patates», selon le terme de Jean-Paul Huchon, président (PS) de la région Ile-de-France. Au total : 130 kilomètres de parcours et quarante à cinquante gares.

Pour mener ce chantier, la loi instaure une Société du Grand Paris (SGP), dirigée par l'Etat. Les collectivités locales siègent en minorité au conseil de surveillance. Au-delà, la SGP se voit confier l'aménagement de vastes zones autour des gares. Elle dispose d'une arme fatale : le droit de préemption et d'expropriation des sols. Les périmètres concernés pourraient

atteindre 500 hectares en moyenne, ce qui couvrirait des communes entières et une surface totale deux fois supérieure à celle de Paris. Les élus y perdent toutes leurs compétences d'urbanisme. Les récentes modifications du texte ont un peu arrondi les angles : la préemption ne sera possible que dans les zones où Etat et collectivités auront signé un «*contrat de développement territorial*». Cela sous l'égide du préfet de région et non plus sous celle du patron de la SGP, à la légitimité discutable.

Enfin, le projet Grand Paris contient des dispositions spécifiques pour la «*création d'un pôle scientifique et technologique sur le plateau de Saclay*».

Quel sera le financement ?

Question douloureuse. Nicolas Sarkozy a confié, en avril, une mission sur le sujet à Gilles Carrez, rapporteur (UMP) de la commission des finances de l'Assemblée nationale. Six mois plus tard, Christian Blanc et Gilles Carrez ont des conclusions diamétralement opposées. Blanc chiffre sa double boucle à 20 milliards d'euros et compte l'avoir terminée en 2023. Pour Gilles Carrez, on ne peut financer seulement le métro du futur. Il faut aussi améliorer le réseau actuel. Celui-ci a fait l'objet d'un énorme plan de mobilisation élaboré par la région, d'un montant de 17 milliards d'euros, dont 12 fournis par les collectivités. Gilles Carrez en reprend une partie, y ajoute un

morceau de la double boucle et arrive à une première phase de 24,4 milliards d'euros jusqu'en 2025. Le reste attendra. Ce qui fâche Christian Blanc. Pour trouver la somme, la loi permet à la SGP d'emprunter. Mais Gilles Carrez n'est pas très chaud. Il préfère augmenter le versement transport des entreprises, le prix du ticket et les amendes de stationnement. Quant à la taxation des plus-values immobilières générées par le nouveau métro, le député a calculé qu'elle ne rapporterait guère plus d'un milliard d'euros.

Le projet est-il ambitieux ?

Pas vraiment, si on le compare aux travaux des dix équipes d'architectes qui ont été conviées par le Président à réfléchir au «*grand pari de l'agglomération parisienne*». Leurs pistes, très riches, dessinaient «*la métropole post-Kyoto*». Le projet du gouvernement est «*plutôt un plan de transports*», dit l'architecte Jean Nouvel, l'un des concurrents.

Le Grand Paris, facteur de divisions ?

Christian Blanc minimise son différend bien réel avec François Fillon. Il assure que dans sa version définitive, le projet de loi le «*satisfait pleinement*», suggérant que sinon, il ne le présenterait pas ce matin. Le 30 septembre, une source non identifiée avait transmis à l'AFP une lettre dans laquelle le secrétaire d'Etat disait au Premier ministre sa «*surprise*» de constater que le texte

qui venait d'être transmis au Conseil d'Etat *«s'écartait de façon très substantielle»* du *«produit fini »* arbitré le 25 septembre lors d'une ultime réunion interministérielle. *«Je vous demanderai de surseoir à la transmission au Conseil d'Etat du document amendé par votre cabinet sous sa seule responsabilité, concluait sèchement Blanc. Hier matin, il banalisait une «note» rédigée à chaud dans «un style personnel».*

Certaines des modifications contestées n'apparaissent plus dans la version définitive du texte. Blanc estime qu'il est un *«bon équilibre»* entre les exigences *«d'efficacité»* et de *«partenariat avec les collectivités locales»*. Mais hier soir, il est revenu sur les vicissitudes de son projet

devant plusieurs élus d'Ile-de-France reçus à son ministère. Selon l'un des convives, il a *«dénoncé les complots successifs»* dont il aurait été la cible *«pour casser la cohérence»* de son projet. Il s'en serait pris explicitement à des parlementaires, des ministres et aussi au Premier ministre.

Et la gouvernance ?

Dès le 26 juin 2007, Nicolas Sarkozy détaillait, dans un discours prononcé à Roissy, son ambition pour le Grand Paris. Il jugeait nécessaire de revoir les pouvoirs dans l'agglomération parisienne, *«la seule de France à ne pas avoir de communauté urbaine».*

Début 2009, Edouard Balladur proposait dans son rapport sur la réforme territoriale la fusion de Paris

et des trois départements de la petite couronne. Vivement critiqué, le projet a été aussitôt enterré. Le chef de l'Etat a renvoyé la question à plus tard, estimant qu'il fallait *«d'abord définir un projet, avant de retenir un modèle d'administration».*

Pour Pierre Mansat, adjoint (PCF) au maire de Paris, chargé des relations avec les collectivités territoriales, c'est sur *«les faiblesses de la gouvernance», inexistante au niveau de l'agglomération, que Christian Blanc «s'est engouffré»* pour *«développer l'idée de l'Etat stratège, de l'efficacité».*

Par Alain Auffray et Sibylle Vincendon



Mercredi 7 Octobre 2009

France

Analyse

La centralisation fait son grand retour

Les élus locaux, mis à l'écart par Christian Blanc, s'opposent au droit de préemption par l'Etat.

Christian Blanc ne se lasse pas de décrire la capitale comme *«l'une des quatre villes monde de la planète»*, aux côtés de New York, Londres et Tokyo. Une façon de poser comme une évidence que pour faire entrer cette métropole *«dans l'après-Kyoto»*, il faut déroger au droit commun, au risque de heurter les élus locaux. Lesquels accusent l'exécutif de piétiner sans vergogne les acquis de la décentralisation.

Henri Guaino, théoricien du Grand Paris, auteur de nombreux discours sur le sujet et conseiller spécial du chef de l'Etat, avait anticipé cette critique. Tout en se déclarant partisan d'une large concertation, Nicolas Sarkozy a indiqué à plusieurs reprises qu'il ne laisserait pas *«le projet s'enliser»*.

Le nouveau réseau de transport avec ses 40 gares est censé être réalisé dans un délai extraordinairement court de dix ans. Dans l'exposé des motifs de son projet de loi, le secrétaire d'Etat assure que *«les défis actuels justifient les mesures d'urgence et d'exception»*. Il faut, écrit-il, *«viser l'efficacité»*, à l'image de *«ce que font les Britanniques pour la réalisation des JO de Londres»*.

A gauche, l'entreprise est violemment critiquée. Le président (PS) de la région Ile-de-France, Jean-Paul Huchon, dénonçait hier *«une vision napoléonienne de l'urbanisme»*. A ses yeux, le Grand Paris se résume à *«une opération aussi brutale de préemption sur 35 000 hectares»*. Candidat à sa propre succession, il se demandait si ce projet de loi qui *«massacre les compétences des collectivités territoriales»* ne vise pas, au fond, à *«confier les chantiers aux majors du BTP»*.

Pierre Mansat, adjoint (PCF) au maire de Paris, est plus nuancé. Certes, il voit lui aussi dans ce projet *«une atteinte à la décentralisation»*. Mais il note que, dans la dernière mouture du texte, *«le droit de préemption s'exerce à travers le préfet, pas à travers la Société du Grand Paris, ce qui est un peu plus républicain»*.

Sur la question du droit de préemption, les élus de la majorité ne sont pas moins chatouilleux. Après avoir salué *«un projet magnifique d'une grande ambition»*, le député-maire (UMP) de Meaux, Jean-François Copé, a rappelé que les maires entendaient rester *«responsables de leur territoire»*. Il a

prévenu que la question du droit de préemption serait certainement objet de débats et d'amendements. Le député-maire (UMP) de Saint-Maur-des-Fossés (Val-de-Marne), Henri Plagnol, a déjà fait savoir qu'il ne pouvait *«voter en l'état»* ce projet de loi qui impose, selon lui, la *«densification forcée»* des villes de proche banlieue.

Hier soir, François Fillon a entrepris de rassurer les élus locaux. Dans une lettre adressée aux présidents des conseils généraux d'Ile-de-France, à Jean-Paul Huchon et au maire (PS) de Paris Bertrand Delanoë, il garantit que le projet *«ne se fera pas contre les élus mais bien en étroite collaboration avec eux»*. Il promet notamment que *«les contrats de développement territoriaux, signés entre l'Etat et les collectivités concernées, seront à l'origine de tous les projets de développement urbains du Grand Paris»*. Les élus ne demandent qu'à le croire. Pour eux, le débat sur le Grand Paris ne fait que commencer.

A. A.



Mercredi 7 Octobre 2009

France

Repères

Bertrand Delanoë

Le maire de Paris est à l'origine des premiers contacts avec les collectivités territoriales qui ont abouti, le 25 juin 2008, au syndicat mixte d'études Paris Métropole. Le 29 avril 2009, Sarkozy promettait une agora du Grand Paris, en partant «*de ce que vous avez imaginé, monsieur le maire, avec Paris Métropole*». Projet aujourd'hui oublié.

Christian Blanc

67 ans, est secrétaire d'Etat chargé du Développement de la région capitale

depuis mars 2008. Préfet, il participa à la négociation des accords qui ramenèrent la paix en Nouvelle-Calédonie en 1988. Il fut président de la RATP de 1989 à 1992, puis d'Air France entre 1993 et 1997. Centriste, il a été député des Yvelines de 2002 à 2008.

Calendrier

Novembre 2009 : début du débat au Parlement.

2012-2013 : après consultation, mise en chantier des premières stations du métro automatique de grande capacité.

2017 : dans le meilleur des cas, mise en service des premières sections de la rocade.

Les architectes exposés

En 2008, le ministère de la Culture lançait une consultation internationale sur la «*métropole post-Kyoto*» appliquée à Paris. Les travaux des dix équipes retenues sont exposés à la Cité de l'architecture, à Paris.

Tous droits réservés : Libération

4A72157373A0E70DA04206E3E40FE1B622658A06F0F10CCF2848D00

Diff. 144 054 ex. (source OJD 2005)