

# Le Monde

Mercredi 7 Octobre 2009

## Politique

### Le difficile accouchement du projet du Grand Paris

#### L'Elysée a dû intervenir pour que MM. Fillon et Blanc tombent d'accord

La crise au sommet de l'Etat a été évitée : le psychodrame entre François Fillon et Christian Blanc, révélé, le 30 septembre, par une lettre comminatoire adressée par le secrétaire d'Etat à la Région capitale au premier ministre n'a pas débouché sur un nouveau bras de fer. Les deux parties ont fini par conclure une paix armée autour du projet de loi sur le Grand Paris, qui devait être présenté, mercredi 7 octobre, en conseil des ministres. " *Le premier ministre a triomphé* ", pavoisaient, mardi, les proches de François Fillon. Mais Christian Blanc affichait lui aussi une mine réjouie

Si la secousse est passée, l'épreuve de force laissera des traces dans les relations Matignon-Elysée. Dans les cercles proches de M. Blanc, on assurait, le week-end du 3 octobre, qu'une " *intervention* " de l'Elysée auprès de Matignon avait été nécessaire pour que le premier ministre intègre des aménagements, souhaités par le secrétaire d'Etat, dans la version finale du texte. " *Sarkozy a compris que Fillon cherchait à récupérer le projet du président pour se l'approprier dans la perspective de sa candidature à la mairie de Paris en 2014* ", indiquait-on dans l'entourage de M. Blanc. " *Il n'y a aucun problème avec l'Elysée* ", rétorque-t-on à Matignon, où l'on ajoute : M. Fillon a fait son " *boulot de premier ministre qui, en l'occurrence, n'a rien à voir avec une quelconque stratégie personnelle pour les municipales de 2014 que certains lui prêtent* ".

En revanche, l'entourage du premier ministre déplore qu'une première version du texte, rédigée par le

cabinet de M. Blanc, ait braqué les élus de gauche et de droite. " *Nous ne sommes plus à l'époque de Delouvrier* ", soupire un proche de M. Fillon, qui ajoute : " *Le premier ministre a repris le texte pour faire en sorte que le projet remanié suscite l'adhésion des élus au Grand Paris, condition sine qua non de sa réalisation, comme l'a souvent affirmé le président de la République.*

Le projet de loi relatif au Grand Paris vise à permettre la réalisation d'un métro automatique en rocade autour de Paris. " *Le système actuel, qui confie au Syndicat des transports d'Ile-de-France, présidé par la Région, le pilotage des grands travaux d'infrastructure, a fait la preuve qu'il n'était pas efficace pour répondre aux besoins d'un réseau de dimension nationale* ", explique Matignon. Le gouvernement crée une Société du Grand Paris, chargée des infrastructures et de l'aménagement des terrains le long du tracé.

Soucieux de se forger un outil efficace, capable de raccourcir les délais de réalisation de ce gigantesque chantier, M. Blanc avait envisagé, dans son texte initial, de donner de très grandes prérogatives à l'Etat aux dépens de la région et des maires. La version initiale du projet Blanc prévoyait une procédure de préemption automatique par l'Etat des terrains autour des futures gares du métro. Les élus, consultés pour avis, protestent aussitôt. Saisi par Matignon, le Conseil d'Etat fait valoir que le texte peut être contraire au principe de libre administration des collectivités locales prévu par la constitution. Le gouvernement transmet alors au Conseil d'Etat une

nouvelle version du texte.

Dans un courrier virulent reçu par Matignon le 30 septembre, M. Blanc réagit, marque son désaccord, accuse les services du premier ministre d'avoir procédé à des modifications à son insu. Depuis plusieurs semaines, M. Blanc s'était pourtant rangé à l'idée de redonner une place à la Région au conseil de surveillance du Grand Paris. Plutôt que la préemption automatique par l'Etat, il avait accepté que les maires se voient proposer un " *contrat de développement territorial* " avec l'Etat dans lequel la préemption des terrains par l'Etat ne serait pas automatique. " *M. Fillon n'a pas été correct* ", maintient l'entourage de M. Blanc. *Il a modifié le texte dans son dos.* " " *Des modifications ont été apportées mais elles sont de pure forme* ", affirmait Matignon, lundi.

Passé ce clash, l'ultime réunion interministérielle, vendredi 2 octobre, pour une relecture du texte sorti du Conseil d'Etat, " *s'est déroulée dans un climat constructif* ", selon un participant. Cette réunion a toutefois conduit à un ajout au projet, considéré comme une avancée pour M. Blanc. Le texte rappelle que l'Etat dispose d'un droit de préemption principal lorsqu'est créée une " *zone d'aménagement différé* " sur une commune. Selon Matignon, il s'agit d'une précision et non d'un durcissement, les communes obtenant de leur côté un " *droit de préemption subsidiaire* ". Cette possibilité nouvelle " *n'existait pas jusqu'ici dans le code de l'urbanisme* ", souligne l'entourage de M. Fillon, qui précise que le texte atteste clairement " *de la volonté de faire le*

*Grand Paris non pas contre les collectivités locales mais avec elles "*  
. Ce qui était loin d'être acquis au départ.

Béatrice Jérôme

**Les principales dispositions du projet de loi**

Le projet de loi vise à unir les sept grands pôles de développement économique de la capitale et de la région Ile-de-France par un métro automatique d'environ 130 kilomètres de long, comportant une quarantaine de gares, relié au réseau de transports en commun

existant.

Sa réalisation est confiée à une " société du Grand Paris ", établissement à caractère industriel et commercial. L'Etat y est majoritaire. Des représentants de la région et des départements y siègent.

Les communes concernées pourront conclure un " contrat de développement territorial " avec l'Etat pour aménager leurs terrains. Facultatif, il n'accorde pas automatiquement à l'Etat un droit de préemption, sauf si la commune accepte d'inscrire le

périmètre concerné dans une zone d'aménagement différé. Dans ce cas, la commune dispose, elle aussi, d'un droit de préemption dont elle fait usage si l'Etat n'exerce pas le sien.

Le texte prévoit aussi la réalisation d'un pôle scientifique et technologique sur le plateau de Saclay (Essonne).

# Le Monde

Mercredi 7 Octobre 2009

## Politique

### L'intransigent Christian Blanc découvre l'art de la politique

**La carrière de cet ancien préfet est émaillée de démissions. Cette fois, il s'est converti au compromis**

#### PROFIL

C'est l'homme des missions commando. Jamais plus à l'aise que dans les costumes de préfet, de commis de l'Etat ou de grand patron à la tête d'entreprises publiques - Air France et la RATP - qu'il a contribué à relever. Réputé pour son intransigeance, Christian Blanc a découvert, à 67 ans, l'art de la politique et son cortège de concessions.

Cette fois, le secrétaire d'Etat chargé du développement de la région capitale n'a pas claqué la porte pour se faire entendre. Mais la lettre qu'il a adressée à François Fillon, mercredi 30 septembre, était pleine d'une colère mal contenue. Comme souvent quand il n'est pas suivi, Christian Blanc s'est senti trahi. Dans sa missive, il en fait grief au premier ministre.

Ce n'est pas la première fois qu'il éprouve le sentiment d'être " lâché " dans des missions qu'il estime délicates. Ce fut déjà le cas, lorsque Pierre Bérégovoy, premier ministre, lui demanda en 1992 de renoncer à imposer le service minimum alors qu'il était à la tête de la RATP ou lorsque Lionel Jospin, à son tour installé à Matignon, lui fit

comprendre en 1997 qu'il valait mieux attendre avant de lancer la privatisation d'Air-France qu'il dirigeait. Dans les deux cas, M. Blanc avait démissionné. " *Je n'ai qu'une parole* ", répète-t-il souvent.

Lui qui met souvent ses interlocuteurs au défi de lui prouver leur fidélité, n'a jamais transigé. Préfet de Seine-et-Marne, il obtint que l'Etat conserve son drapeau et son commissariat de gendarmerie au milieu des terres de Marne-la-Vallée devenues propriété d'Eurodisney. A la tête d'Air-France, il résista à Jacques Chirac qui lui demandait d'acheter des Airbus, préférant des Boeing. " *On jette son béret au milieu de l'arène, on met le pied dessus, et ensuite quoi qu'il arrive on garde le pied sur le béret* ", dit-il souvent, en référence à la corrida. Ce fils d'une mère basque espagnole, élu député en 2002 sous étiquette centriste après avoir été rocardien, sut aussi faire preuve de sang froid, quand il réussit à pacifier la Nouvelle-Calédonie en signant en 1988 les accords de Matignon sous le gouvernement de Michel Rocard.

#### Une haute idée de sa mission

Mais il est orgueilleux. Avoir su

gagner la confiance de Nicolas Sarkozy, qui lui a dit : " *Tu te débrouilles !* " sur le Grand Paris, entretient la haute idée qu'il se fait de sa mission " *historique* ". Il n'hésite pas à la comparer à celle du " *baron Haussmann, qui a mis dix-neuf ans pour concevoir le Paris du XIXe siècle* " et à celle de Paul Delouvrier, délégué général au district de la région de Paris de 1961 à 1969, qui a " *mis huit ans pour remodeler celui de l'après-guerre* ".

Du coup, " *Blanc ne rend compte qu'à Dieu le père après avoir tout décidé en chambre, en espérant que le bon peuple, admiratif, va s'esbaudir devant son projet. Ca ne marche pas comme ça ! Même du temps de Delouvrier ça ne marchait pas comme ça* " , critique un élu UMP francilien. Tenir compte du point de vue des élus lui a coûté mais c'était le prix à payer pour sauver son projet. C'est sans doute la leçon qu'il tirera de cette première épreuve du feu comme ministre de la République.

**B. J.**

# Le Monde

Mercredi 7 Octobre 2009

## La plus-value foncière : une manne incertaine

### ECLAIRAGE

" LA VALORISATION du foncier procurera d'importantes recettes ", indiquait Nicolas Sarkozy dans son discours sur le Grand Paris, le 29 avril. Comme Christian Blanc, le président de la République est convaincu qu'il existe une manne qui va permettre - entre autres recettes - de financer la construction du futur métro en double boucle autour de Paris. Les terrains limitrophes du tracé, surtout autour des gares, vont prendre de la valeur du fait de la nouvelle desserte. Le projet de loi sur le Grand Paris donne la possibilité à l'Etat de les préempter. Il pourra les vendre à des promoteurs et percevoir les plus-values. Selon de nombreux élus et experts, ce mécanisme est toutefois loin d'être la poule aux oeufs d'or.

Financer la construction d'une infrastructure directement par l'aménagement urbain ne s'est jamais produit même à l'époque des villes nouvelles. Cette fois, une seule et même " société du Grand Paris " pilotée par l'Etat construira l'infrastructure et pourrait, avec l'accord des communes, préempter les terrains alentour. " En France on est très gauche sur ce sujet ", explique le cabinet de M. Blanc. Dans d'autres pays en Europe, dont la Grande-Bretagne, ce mode de financement des infrastructures est très développé. "

Dans son rapport sur le financement du plan transports du Grand Paris, remis à François Fillon le 30 septembre, Gilles Carrez, rapporteur

général du budget à l'Assemblée nationale, se montre pourtant dubitatif : " Le produit à escompter dans le cas du projet de transports du Grand Paris se chiffrera en centaines de millions plus qu'en milliards d'euros. Sans être négligeables, ces montants restent modestes par rapport à l'investissement global ", écrit-il. Le député (UMP) du Val-de-Marne ajoute que " la volatilité des ressources - contexte économique -, la complexité juridico-politique des dispositions législatives nécessaires à certaines solutions, et le contexte du projet - tracé essentiellement en zone urbaine bâtie - invitent à la plus grande prudence quant à l'intégration de cette composante dans le plan de financement du projet. La dalle de la gare Montparnasse a, certes, été financée grâce à la vente de mètres carrés de bureaux alentour. " Il y a beaucoup de cash à faire grâce à des opérations immobilières à l'intérieur des gares ", dit un haut fonctionnaire, bon connaisseur des politiques d'aménagement en Ile-de-France. Mais " croire que l'urbanisation des terrains autour des gares va payer une bonne partie des infrastructures est une vue de l'esprit. Les sites prévus pour la rocade sont déjà très urbanisés. Les actuels propriétaires vont les vendre chers à l'Etat " .

### " Une fausse bonne idée "

Pour Gérard Lacoste, directeur général adjoint de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Ile-de-France, " de plus en plus souvent, les juges de l'expropriation

font des recours qui obligent les pouvoirs publics à acheter au prix du marché ". Le gain à la revente est alors modique.

Pour Philippe Laurent, maire (app. UMP) de Sceaux (Hauts-de-Seine), " c'est une fausse bonne idée de faire intervenir l'Etat sur ce dispositif qui ne rapportera pas grand-chose. D'autant qu'il existe déjà les établissements fonciers départementaux ou régionaux qui peuvent préempter les terrains pour les communes. "

Secrétaire national chargé des transports au PS, Bernard Soulage estime qu' " il aurait fallu acheter les terrains il y a vingt ans. Aujourd'hui, tout le monde sait où seront les gares et vendra au prix fort. "

Le cabinet de M. Blanc répond qu'il existe des dispositifs anti-spéculatifs dans le code de l'urbanisme. Grâce au nouveau réseau de transport qui irriguera les sept grands pôles de développement économiques qu'il a identifiés dans la région, M. Blanc espère une croissance de 4 % du PIB régional, " deux fois plus forte que sur les dix dernières années ". L'activité va générer une demande de construction qui permettra, par ailleurs, de récolter des taxes sur la construction de bureaux qui serviront elles aussi à rembourser l'emprunt. M. Carrez table plutôt sur une croissance de 2 % du PIB grâce au plan transports.

B. J.