

Les Echos

Le Quotidien de l'Economie

Mercredi 26 Août 2009

Une

Grand Paris : un projet de loi qui dérange

Destiné à mettre en oeuvre les projets d'aménagement de l'Ile-de-France du président de la République, le texte en cours de finalisation étend les prérogatives de l'Etat. Les élus craignent de se voir imposer des projets qu'ils n'ont pas choisis.

Tous droits réservés : Les Echos
9D71B5917F20D20AD05F01531A0111460F05B04DE2DA2F91121DC76

Diff. 140 313 ex. (source OJD 2005)

Les Echos

Le Quotidien de l'Economie

Mercredi 26 Août 2009

Collectivités locales

Le projet de loi Grand Paris trouble les élus

Le projet de loi Grand Paris, en cours de finalisation, prévoit d'étendre les prérogatives de l'Etat sur l'aménagement de l'Ile-de-France. Les élus craignent de se voir imposer des projets qu'ils n'ont pas choisis.

Destinée à mettre en oeuvre les projets d'aménagement de l'Ile-de-France annoncés par le président de la République, la future loi sur le Grand Paris inquiète les élus, qui craignent d'y perdre une partie de leurs prérogatives, principalement en matière d'aménagement. Tel qu'ont pu le consulter « Les Echos », le projet de loi, toujours en cours de finalisation, comporte une quarantaine d'articles qui, s'ils sont votés au Parlement, donnent au gouvernement tous les moyens de mettre en œuvre le Grand Paris.

Le titre 1 de la future loi fixe les objectifs du texte et précise les projets d'infrastructures ferroviaires d'intérêt national qui y concourent. Il renvoie à des décrets pris en Conseil d'Etat pour le détail.

La concertation engagée sur ce sujet entre le conseil régional et le gouvernement a permis de déminer le terrain. En revanche, les articles du titre 2, qui définissent les procédures accélérées pour la réalisation des infrastructures et prévoient la maîtrise foncière des terrains situés dans un rayon de 1.500 mètres autour des gares du réseau d'intérêt national suscitent des craintes. D'autant que le titre 3 de la loi prévoit la création

d'une Société du Grand Paris chargée de la maîtrise d'ouvrage des projets de transport d'intérêt national et compétente pour aménager ces terrains.

Le gouvernement voit plus grand. Surtout, le gouvernement voit plus grand. Autour de ces premiers périmètres, l'Etat pourra passer des contrats d'objectifs avec les communes ou les Epci concernées (titre 4 du projet de loi). Les communes limitrophes auraient même la possibilité de se « raccrocher » au dispositif. Enfin, le titre 5 concerne le financement des infrastructures et la création d'établissements publics de développement.

« La question des outils du Grand Paris se pose clairement », explique le socialiste Gérard Eude, vice-président du Conseil général de Seine-et-Marne. « Quel sera le rôle des établissements publics actuels (...) comme nous en avons à Marne-la-Vallée », s'interroge l'élu.

De son côté, Pierre Mansat, adjoint PCF au maire de Paris chargé de Paris Métropole, tente sur son blog - très lu - d'alerter les élus sur la « dimension » que prend le Grand

Paris. Cette préoccupation n'épargne pas certains élus UMP, forcément plus discrets, qui jugent le secrétaire d'Etat chargé du Développement de la région capitale, Christian Blanc, trop loin des préoccupations immédiates des électeurs.

Partie serrée

De son côté, le président socialiste du conseil régional, Jean-Paul Huchon, joue une partie serrée entre les Verts et le gouvernement avec lequel il a réussi à négocier le maintien de ses propres projets d'aménagement. Le gouvernement, enfin, est des plus pressés. Son projet de loi Grand Paris doit s'intégrer dans un programme législatif très chargé. De quoi laisser penser que la concertation promise aux élus par le Premier ministre François Fillon pour ces jours-ci sera brève.

DOMINIQUE MALECOT

Les Echos

Le Quotidien de l'Economie

Mercredi 26 Août 2009

Collectivités locales

THIERRY COUDERT CONSEILLER DE PARIS (UMP RADICAL)

« Il faut instituer un péage urbain à Paris »

Dans le débat actuel sur le financement des infrastructures du Grand Paris, vous vous êtes étonné qu'on n'évoque pas le péage urbain. Quels seraient ses avantages ?

Le péage urbain présente le double avantage d'être à la fois un moyen de financement et de régulation du trafic automobile. Il serait injuste que le financement des infrastructures repose surtout sur une augmentation des tarifs acquittés par les usagers du transport public, qui font déjà l'effort de les emprunter, et que les automobilistes n'y contribuent que par une majoration des amendes de stationnement. L'usage d'un véhicule génère un certain nombre d'inconvénients pour la collectivité et il serait logique de solliciter l'automobiliste de façon plus active.

A côté de la masse financière qu'il procure, le péage, qui ne doit pas être une barrière d'octroi mais doit s'appliquer aux flux, permet de mettre en oeuvre une stratégie d'aménagement du territoire en fonction d'une modulation géographique ou horaire. Il peut aussi

agir sur l'usage du véhicule, que ce soit en termes de dissuasion ou de choix de l'automobiliste, auquel il revient d'apprécier ce que la voiture lui apporte en confort et en vitesse. C'est aussi un moyen d'intégrer les coûts externes de l'automobile et de faire davantage de place aux modes de transport doux.

Vous ne proposez donc pas de zonage particulier ?

Pour moi, ce sont bien les flux qu'il faut prendre en compte. Soit le prix du péage est élevé et il est dissuasif mais ne rapporte pas grand-chose, soit il est faible et dégage des ressources importantes. Sur l'espace du Grand Paris, on pourrait imaginer un péage de dissuasion pour l'hypercentre et un péage de financement des infrastructures sur le reste du territoire. Les techniques actuelles le permettent.

A l'approche des élections régionales, est-ce le moment de lancer le débat ?

Depuis une quinzaine d'années, un certain nombre de villes dont les

populations sont de tempéraments différents y ont recours : Singapour, Oslo, Londres, Stockholm, Milan, Dublin... Il y a toujours des réticences assez fortes de l'opinion au départ puis elle devient assez rapidement favorable. La réduction de la circulation atteint au moins 20 % et la vitesse de la circulation remonte. La suppression des embouteillages a un effet positif sur l'environnement.

Il faut évoquer cette question dans le cadre du débat sur le Grand Paris et des prochaines élections régionales. Les gens sont mécontents, tant de la qualité des transports en commun que de la politique de congestion de Bertrand Delanoë. Autant poser la question.

**PROPOS RECUEILLIS PAR D.
MA.**

THIERRY COUDERT
CONSEILLER DE PARIS (UMP RADICAL)

Tous droits réservés : Les Echos
8671D5E97900370A509B00C31702B1FC38F2153E95C96F9DC0B7BCF

Diff. 140 313 ex. (source OJD 2005)