



Lundi 31 Août 2009

France

Grand Paris : l'Etat joue les bulldozers

Capitale . Interrogations sur la manière forte envisagée pour mettre en place le futur métro.

Le Grand Paris de Nicolas Sarkozy a longtemps été celui des nobles principes. Dessinant pour la première fois - le 29 avril - ce qu'il comptait faire pour la région capitale, le chef de l'Etat avait décliné *«le Vrai, le Beau, le Grand»* en citant Victor Hugo. Il avait aussi ajouté *«le Juste»* que le poète avait oublié. Le tout avec force majuscules dans le texte du discours.

Quatre mois plus tard, changement de registre. Nous voici dans les mots qui cognent. Le projet de loi «Grand Paris», qui devrait être présenté en Conseil des ministres le 23 septembre, prévoit une action à la brutale. Le gouvernement entend créer une *«Société du Grand Paris»* dans laquelle l'Etat serait majoritaire, chargée de construire le *«réseau de transport d'intérêt national du Grand Paris»*, autrement dit l'anneau de métro automatique élaboré par le secrétaire d'Etat au Développement de la région capitale, Christian Blanc. Mais surtout, sur de vastes zones autour des gares du réseau, cette société aurait l'essentiel des compétences d'urbanisme que détiennent aujourd'hui les communes ou les intercommunalités. Un superpouvoir.

Le texte pourrait être soumis au Conseil d'Etat aujourd'hui. Mais dès la semaine dernière, sa première mouture faisait hurler des élus. Dans un communiqué publié vendredi, Christian Favier, président (PCF) du conseil général du Val-de-Marne, vilipendait *«une attaque d'envergure contre la décentralisation»*. Pour lui, le projet est *«une véritable entreprise*

démolition du droit des sols et des droits et garanties des habitants».

Projet limité. Il faut reconnaître que la version originale sortie des services de Christian Blanc n'y allait pas avec le dos de la pelleteuse : sur un périmètre de 1 500 mètres autour de chacune des cinquante gares prévues, la Société du Grand Paris devait disposer d'un droit de préemption, autrement dit d'achat des sols, et d'aménagement total. Le département du Val-de-Marne a vite calculé que les surfaces concernées représenteraient 30 % de son territoire. Et pour certaines communes, le système engloberait toute la ville. Un peu beaucoup. Après un passage par Matignon, le projet a donc été légèrement limité. La loi donnera bien à la Société du Grand Paris les droits de préemption - et d'expropriation - prévus dans la première version, mais sur des périmètres dont la taille n'est plus chiffrée. Malgré cet amendement à la marge, le gouvernement engage clairement un rapport de force avec les collectivités locales d'Ile-de-France, dont les plus grosses sont majoritairement tenues par la gauche. Etablissement public national à caractère industriel et commercial, la Société du Grand Paris recevra au moins deux milliards d'euros de dotation de la part de l'Etat. Les collectivités territoriales ne pourront siéger à son conseil de surveillance, qu' *«au regard de leur contribution au financement»*. Un *«ticket d'entrée à 200 millions d'euros»*, calcule un élu. Seules la région et la ville de Paris pourraient avoir de tels moyens.

Paradoxe. Cet énergique projet de loi ne manque pas de susciter des interrogations. Pourquoi le gouvernement utilise-t-il la manière forte quand il va avoir grand besoin des contributions financières des collectivités et particulièrement de la région, pour boucler son grand métro ? Pierre Mansat, adjoint (PCF) du maire de Paris aux relations avec les collectivités territoriales d'Ile-de-France, estime qu' *«on donne des pouvoirs exorbitants à une "Société du Grand Paris" pour un projet d'urbanisme, d'aménagement, dont on ne sait rien»* . Il souligne qu'on ne retrouve rien, dans ce projet de loi, des rendus créatifs de la consultation internationale des dix équipes d'architectes. Ultime paradoxe, les urgences de réparation du réseau actuel de transports collectifs *«ne sont pas concernées par le texte»* .

Mais d'autres différences entre les deux versions du projet montrent que Matignon a veillé à ce que Christian Blanc ne fâche pas tout le monde. Le futur métro coûtera 20 à 23 milliards d'euros. La première mouture du texte prévoyait une augmentation du versement transport payé par les entreprises et du ticket réglé par les usagers-électeurs. Oublié dans la rédaction actuelle de la loi. Mais sur ces délicates affaires d'argent, le gouvernement devra faire avec les conclusions du rapporteur (UMP) du budget Gilles Carrez, favorable, lui, à ces deux impopulaires mesures.

SIBYLLE VINCENDON