

Jean-Marc Ayrault : "Quand l'Île-de-France va bien, la France se porte mieux"

LA TRIBUNE - La logique du Grand Paris Express que vous avez présenté le 6 mars dernier est-elle encore celle, initiale, de Nicolas Sarkozy ?

JEAN-MARC AYRAULT - J'ai effectivement donné de nouvelles bases au projet. Je l'ai donc appelé le [Nouveau Grand Paris](#) et c'est la vision que le Gouvernement porte pour l'avenir de la métropole francilienne. Ma conviction, c'est qu'il faut œuvrer avec détermination pour l'emploi et la croissance, sans jamais perdre de vue la solidarité. Avec cette ambition, nous construisons un projet cohérent : [une ville durable, des transports maillés efficaces](#) et une gouvernance renouvelée. Pour les transports, j'ai donné au Nouveau Grand Paris trois impulsions majeures.

D'abord j'ai voulu la fin de la distinction entre le Grand Paris Express et la modernisation des réseaux existants. Il n'y a qu'un seul réseau de transports publics en Île-de-France. Personne ne fera le tour de Paris en empruntant la ligne « rouge » ou la ligne « orange ». "Il faut penser correspondance, maillage du territoire, mixité des itinéraires domicile-travail. C'est pourquoi j'ai souhaité rebaptiser les lignes du Grand Paris Express : lignes 15, 16, 17, 18, 19, comme les lignes de métro existantes, et les faire représenter sur des plans figurant également le réseau existant. C'est un changement de paradigme majeur.

Commentaires de l'AMUTC

Effectivement c'est un apport majeur des annonces du 6 mars et grâce en soient rendues au gouvernement. L'AMUTC se félicite d'y avoir contribué en plaidant sans relâche, depuis 2010, pour un vrai maillage du réseau dont le cœur est une rocade bouclée, appelée aujourd'hui ligne 15. Mais le gouvernement n'a fait qu'une partie du chemin :

- Il subsiste un tronçon parasite reliant Champigny à Noisy-Champs, appelé 15 bis, qui n'a rien à voir avec la rocade. Il appartient en fait à la ligne 16 reliant Champigny au Bourget (arc Grand Est). La ligne 15 bis devrait être intégrée à la ligne 16 et le terminus prévu à Noisy-Champs devrait être supprimé (trajet direct de Champigny au Bourget).
- La ligne 16, qui aura un trafic limité et des rames moins longues pour tenir compte de besoins de capacité plus faibles, serait réalisée avant le bouclage de la ligne 15 à l'Est : 2023 au lieu de 2030, sept ans avant ! L'amélioration des transports pour la grande majorité des usagers exige au contraire que la rocade soit bouclée aussi vite que possible. Il faut donc inverser le calendrier : la ligne 15 avant la ligne 16, cela paraît logique, non ?

Ensuite j'ai adapté le projet à la réalité de besoins très divers. Sur certains tronçons, il y a 35000 voyageurs à l'heure de pointe, sur d'autres, moins de 10000. La réponse technique ne peut donc être la même. J'ai voulu que l'on pense qualité de service en offrant les meilleures performances de régularité et de fréquence. Par conséquent, j'ai abandonné le mythe d'un réseau du Grand Paris Express uniforme, qui aurait conduit à réduire la fréquence de passage dans les territoires où les trafics sont les plus faibles, pour limiter les coûts d'exploitation d'un métro grand gabarit. Dans ces territoires, un métro à gabarit adapté sera construit, permettant des économies et un meilleur cadencement de l'offre.

Commentaires de l'AMUTC

C'est là aussi un apport majeur et très positif des annonces du 6 mars. Les réseaux doivent être dimensionnés en fonction des besoins, pour un bon usage des fonds publics. C'est ce qui a conduit à remplacer le tronçon de la ligne orange qui devait relier Rosny à Noisy-Champs par le prolongement de la ligne 11 (métro automatique à haute fréquence). La même démarche doit conduire à rattacher la ligne 15 bis (faible trafic, trains courts) à la ligne 16.

Enfin j'ai donné de la visibilité avec un calendrier de réalisation du projet et fixé la programmation des tronçons, qui seront lancés en parallèle et réalisés en continu d'ici à 2030. Les échéances sont claires, la feuille de route est tracée.

Commentaires de l'AMUTC

Voilà le point faible des annonces du 6 mars. Le bon usage des fonds publics implique que la priorité soit donnée aux lignes qui apportent les gains les plus importants aux usagers, sans s'arrêter au lobbying des amis politiques. Selon ce critère la priorité doit évidemment être donnée aux lignes 14 et 15. **Le calendrier doit en conséquence être revu.** Les usagers doivent être associés au choix du calendrier, qui ne peut être décidé par les seuls décideurs dans la plus totale opacité (compromis politiques non explicites).

Comment, sans oublier la logique de clusters, le Nouveau Grand Paris pourra-t-il prendre plus en compte le tissu des PME et des ETI de l'Île-de-France ?

Les clusters sont des regroupements localisés de compétences industrielles, de recherche et d'enseignement, sur des périmètres bien identifiés. Ils peuvent être des foyers d'innovation et d'excellence technologiques et sont donc très précieux au dynamisme francilien. Mais toute la croissance de la région ne s'y résume pas. Au-delà, existe le tissu économique de l'Île-de-France, des grands groupes comme des PME et des ETI, dont les salariés se logent et se déplacent en Île-de-France.

Quand on améliore les conditions de transport et qu'on produit plus de logements, c'est l'ensemble des forces vives de l'économie francilienne qui en bénéficie. Et, sans méconnaître la richesse et la complexité de l'écosystème régional, vu de Tokyo ou de New York, il n'y a qu'un seul cluster, celui du Grand Paris.

Pour résumer, le Nouveau Grand Paris, c'est le projet d'une Île-de-France plus solidaire et plus compétitive. C'est construire plus de logements, créer plus de mixité sociale, améliorer les transports du quotidien. C'est améliorer le cadre de vie pour que l'Île-de-France soit plus attractive. C'est donner envie aux Franciliens de rester dans leur région et d'y développer leurs talents.

Commentaires de l'AMUTC

Hélas le réseau de transport en commun est nécessaire mais pas suffisant pour la mixité sociale. La manière la plus efficace et la plus économique d'améliorer les transports, c'est de créer des centaines de milliers d'emplois à l'Est et des centaines de milliers de logements à l'Ouest, afin que plus d'un million d'usager ne soit pas **contraints**, chaque jour, de partir le matin vers l'Ouest et vers Paris et de revenir vers l'Est le soir. Rien de tel n'est prévu dans le SDRIF et le réseau du Grand Paris n'y changera pas grand chose. C'est la volonté politique qui manque. Cette mauvaise répartition des emplois et des logements coûte très cher en heures perdues, en fatigue et en charges sur les entreprises (versement transport, Pass Navigo), sur les collectivités (budget du STIF) et sur les usagers. C'est l'un des points les plus noirs de la « compétitivité » de la région chère au MEDEF (qui est par ailleurs le responsable n°1 de ce désastre).

C'est donc la fluidité des trajets qui va améliorer l'efficacité du marché du travail ?

Au travers de la modernisation des réseaux existants et la création de lignes nouvelles, je veux que les trajets en Île-de-France soient plus réguliers, plus confortables et permettent aux territoires les plus enclavés d'avoir accès aux zones d'emploi. C'est la raison pour laquelle j'ai en particulier souhaité que la ligne 16 desserve au plus vite les territoires de Clichy, de Montfermeil, de Gonesse. En 2023, un habitant de Clichy pourra rejoindre le centre de Paris avec une seule correspondance, ou, pourquoi pas, passer par Chelles pour aller prendre Eole et rejoindre la Défense ! C'est l'efficacité, mais aussi l'équité du marché du travail qui en est transformée, en permettant aux populations qui en sont les plus éloignées d'en retrouver l'accès.

Commentaires de l'AMUTC

Voilà un argument qui n'est pas recevable ! Il y a bien d'autres moyens d'aider les habitants de Clichy à trouver un emploi que de dépenser plusieurs milliards en urgence pour une ligne qui sera peu fréquentée, dont l'exploitation sera très déficitaire et qui servira uniquement à désenclaver un territoire sans contribuer au maillage du réseau. C'est chasser le perdreau avec une fusée Polaris ! Un peu de rigueur que diable ! On notera que le premier ministre se contredit puisqu'il évoquait en introduction des « **transports maillés efficaces** ».

Comment la localisation des ménages et donc, à terme, des entreprises seront-elles modifiées ?

Nous avons à relever le défi du déficit de logements. Cela fait plusieurs décennies qu'on ne construit pas assez en Île-de-France et les conséquences sociales du mal-logement sont particulièrement aiguës. Il ne faut pas non plus oublier que le déficit de logement a des conséquences économiques regrettables : les difficultés de la mobilité résidentielle empêchent de pourvoir des milliers d'emplois.

La dynamique du Grand Paris permettra de développer de nouveaux secteurs et de construire des dizaines de milliers de logements supplémentaires, dans des territoires denses et bien desservis. Nous permettrons donc à de nombreux ménages d'habiter dans la zone centrale ou dans des polarités importantes de l'Île-de-France, et lutterons ainsi contre les forces centrifuges qui poussent les ménages toujours plus loin sans que cela soit toujours un choix malheureusement.

Les nouveaux quartiers seront aussi des opportunités nouvelles pour les entreprises : les secteurs de Saclay, de la Plaine Saint-Denis, du Bourget ou de Marne-la-Vallée, pour n'en citer que quelques-uns, verront leur attractivité encore améliorée. Nous œuvrons aussi activement, de cette manière, pour un rééquilibrage est-ouest effectif, pour que les logements et pour les bureaux soient mieux répartis.

Commentaires de l'AMUTC

Paroles, paroles ! Où sont les mesures concrètes pour que les logements soient construits à Paris et à l'Ouest ?

Comment les collectivités vont-elles devoir repenser leurs stratégies de développement et travailler en réseau pour favoriser le développement des PME et ETI ?

Le métro ne peut assurer la croissance si les collectivités ne s'organisent pas pour aider les entreprises. C'est l'ambition des changements que nous portons avec la réforme de la gouvernance : les compétences doivent être bien définies et les collectivités compétentes doivent avoir les leviers nécessaires à leur mise en œuvre. En particulier, nous réaffirmerons dans les textes en préparation, le rôle fondamental des régions dans la stratégie de développement économique.

Pour l'Île-de-France, cela correspond d'ailleurs à la responsabilité des transports, qui sont de niveau régional à travers le STIF, le Syndicat des Transports d'Île-de-France. Mais les sujets liés au développement économique sont souvent multiples et une collectivité ne peut pas tout faire seule. L'efficacité passe de plus en plus par des partenariats de tous les acteurs de l'action publique : État, différentes collectivités, organismes institutionnels, etc. Les projets importants doivent rassembler. Cela peut notamment prendre la forme de contrats de développement territorial.

Commentaires de l'AMUTC

Il est important de renforcer la compétence logement de la Région en lui donnant les moyens de construire des logements sociaux là où ils manquent, c'est-à-dire en premier lieu à Paris et dans l'Ouest !

Ce qui est construit avec ce Grand Paris Express n'a été réalisé nulle part ailleurs ni Londres, ni Shanghai ne sont même comparables. Cela sera-t-il suffisant pour que Paris se maintienne au niveau des principales villes-monde ?

L'image et la qualité de vie sont des éléments d'attractivité pour Paris. Les transports en commun le sont également. Ces différents atouts doivent perdurer, en même temps que nous démontrons notre aptitude à changer d'échelle et à dépasser les frontières symboliques existantes. L'avenir de Paris se joue à l'échelle métropolitaine et c'est cela l'enjeu de la ville-monde. Je crois que les élus, les citoyens, les entreprises l'ont bien compris. C'est l'ambition du Grand Paris tel que je le conçois.

La polémique se poursuit sur les conditions de financement du Nouveau Grand Paris. Est-il bouclé ?

J'ai proposé un plan de financement clair, mutualisant les ressources et les affectant de manière efficace à la modernisation du réseau comme au développement de nouvelles lignes. J'ai décidé d'affecter 2 milliards d'euros supplémentaires aux opérations de modernisation et de développement de ce réseau. Cela portera les engagements possibles à 7 milliards, et les crédits effectivement mobilisés à 6 milliards d'euros, d'ici 2017. C'est plus du double de ce qui a été dépensé au cours des cinq dernières années. Cet effort est permis par la mobilisation des ressources de court terme de la Société du Grand Paris.

J'ai fixé à la Société du Grand Paris l'objectif d'une optimisation des coûts du réseau de 3 milliards d'euros. C'est un objectif réaliste, compte tenu des adaptations de capacités qui sont à mobiliser. J'ai déplafonné les taxes affectées à la Société du Grand Paris pour supprimer l'écêtement qui avait été mis en place au profit du budget général.

Cette mesure permet à elle seule de financer 80% du réseau du Grand Paris Express. Des contributions de l'État et des collectivités apporteront un complément de plus de 2 milliards d'euros à répartir sur plus de 15 ans. Enfin, une recette fiscale additionnelle sera à trouver, d'un montant limité, pour rassembler les 2,5 milliards d'euros restants : elle sera mise en place au fur et à mesure des mises en service, à partir de 2020. Donc, oui, le financement est sécurisé pour une réalisation d'ici à 2030.

Avez-vous abandonné la desserte de l'aéroport Charles de Gaulle ?

L'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle ne peut se satisfaire des liaisons qui le relient au centre de Paris, même en tenant compte de la réalisation de la branche du réseau du Grand Paris Express qui desservira Roissy.

La plupart des grands aéroports (Heathrow, Oslo, Stockholm, Hong Kong, ou encore Tokyo) disposent d'une liaison directe et dédiée avec le centre de la capitale, véritable porte d'entrée vers celle-ci. Je souhaite donc que la liaison directe entre la gare de l'Est et Roissy Charles de Gaulle se réalise. Toutefois, elle possède son modèle économique propre, et devra se financer par les recettes de ses utilisateurs et des passagers aériens, sans apport de subvention de l'État et des collectivités locales, dont la capacité de financement doit être entièrement mobilisée sur les projets de transports publics sur les réseaux existants ou en développement.

Ces 30 milliards investis sur un seul territoire suscitent parfois un sentiment anti-parisien. Comment conciliez-vous la nécessité de créer de la richesse là où c'est possible, c'est-à-dire d'abord en Île-de-France, avec l'idée de l'égalité des territoires ?

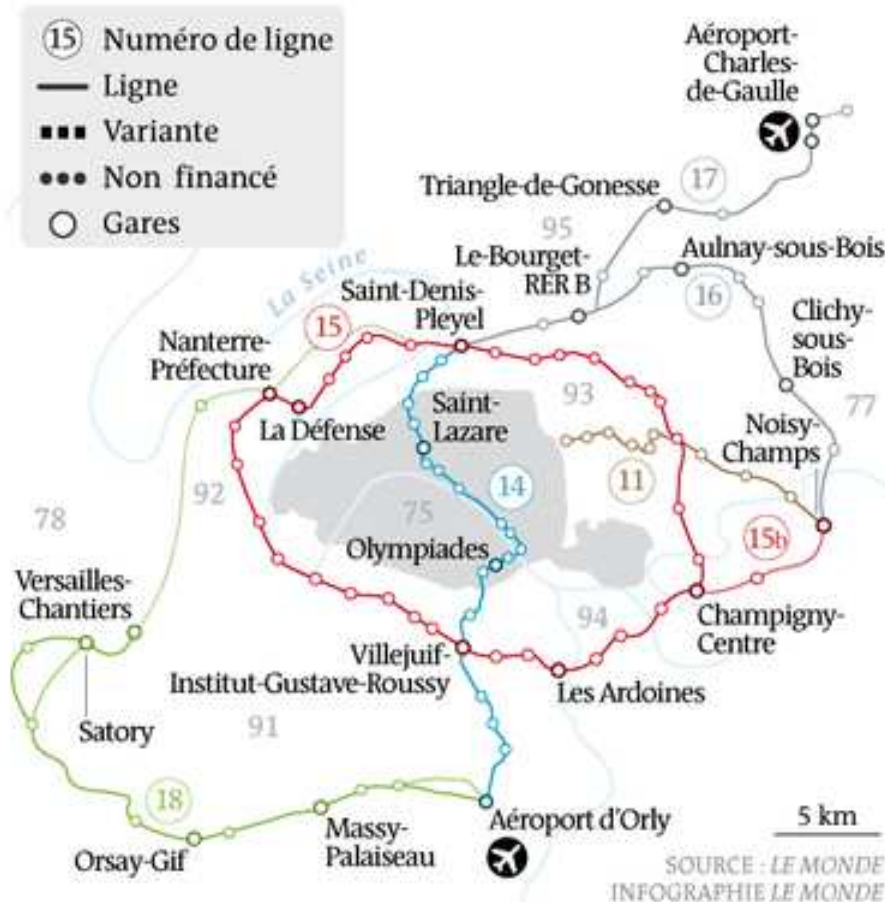
Opposer Paris à la province n'a aucun sens. Quand l'Île-de-France va bien, c'est l'ensemble de la France qui se porte mieux. Le projet du Nouveau Grand Paris est un projet pour la France. Par ailleurs, je rappelle que les 30 milliards d'euros sont, pour la majeure partie, issus des taxes que paient les Franciliens eux-mêmes. Ils ne pèsent donc pas sur les financements disponibles pour les autres projets d'infrastructure.

Les opportunités du Grand Paris

LE MONDE ARGENT | 09.04.2013 à 15h48

Jérôme Porier

Trois nouvelles lignes de métro d'ici à 2030



L'arrivée de la ligne A du RER à Noisy-le-Grand en 1977 a bouleversé le destin de Marne-la-Vallée. Durant les vingt-cinq ans qui ont suivi, la population de cette ville nouvelle a bondi de 240 % et le nombre d'emplois de 390 %, selon la société de conseil en immobilier d'entreprise CBRE. Le prix des logements a suivi la même pente : le mètre carré y dépasse maintenant 3 300 euros, selon le site Meilleursagents.com.

L'ARRIVÉE DU MÉTRO VALORISERA AUSSI L'ANCIEN

La construction du Grand Paris, un chantier de 27 milliards d'euros étalé jusqu'en 2030, aura-t-elle le même impact sur les villes qui accueilleront l'une des 72 gares des trois nouvelles lignes de métro ? *"La valeur des biens dans un périmètre d'un kilomètre autour des gares augmentera d'au moins 5 % à 10 %"*, prévoit Neil Green, analyste chez JP Morgan Cazenove. *C'est pourquoi la validation, mercredi 6 mars, de la feuille de route du Grand Paris par le premier ministre, Jean-Marc Ayrault, a été accueillie avec satisfaction par les professionnels de l'immobilier. "Pour la première fois depuis la création du RER, nous disposons d'un schéma de transport financé à très long terme"*, se réjouit Serge Grzybowski, président d'Icade. Cette société

foncière est, selon M. Green, celle qui profitera le plus du Grand Paris, car la plupart de ses actifs sont situés à moins d'un kilomètre de l'une des futures gares.

Si les professionnels se focalisent sur la construction de bureaux et de commerces, l'arrivée du métro valorisera aussi l'ancien. Quand une nouvelle gare ou des stations de tramway émergent, le réaménagement du tissu urbain par la construction de nouvelles voies d'accès, l'installation d'équipements publics, l'ouverture de commerces... change le visage des quartiers. La société du Grand Paris (SGP) estime que 7 000 à 11 000 logements pourraient être réalisés chaque année autour des 57 gares dont elle a la responsabilité, les 15 autres étant sous celle du syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF). De quoi répondre aux attentes du gouvernement, qui prévoit la construction de 70 000 logements par an en Ile-de-France.

"SI L'ON SE PROJETTE À VINGT ANS, C'EST DÉJÀ PARIS"

Au nord de Paris, [la Plaine de France sera l'une des zones qui bénéficiera le plus du Grand Paris. Proche des autoroutes A1 et A86, la gare de Saint-Denis Pleyel assurera l'interconnexion entre le TGV, les RER B et D et le TER H.](#) Autour de ce centre névralgique, comme autour du Stade de France, les bureaux domineront le paysage, mais des logements et des commerces y seront aussi construits. Pour un particulier, acheter un appartement dans cette zone, où le prix du mètre carré oscille autour de 3 000-3 500 euros, sera probablement un bon placement à un horizon de dix ans. *"Si l'on se projette à vingt ans, c'est déjà Paris"*, glisse Damien Robert, directeur général de l'établissement public d'aménagement (EPA) de Plaine de France.

Saint-Ouen aussi ne manque pas d'atouts, mais les quartiers les plus proches du périphérique ont déjà flambé et se négocient à plus de 4 000 euros le m². Les prix sont plus doux à Aubervilliers, où d'ambitieux programmes mêlant bureaux, logements et commerces sortent de terre, attendant le prolongement de la ligne 12. Plus à l'est, Le Bourget devrait profiter de sa connexion avec le RER B, la ligne 17 du Grand Paris express qui ira jusqu'à Roissy, et la rocade tram-train de 28 km allant de Sartrouville à Noisy-le-Sec, dont le premier segment sera inauguré en 2016.

Bien qu'idéalement situés sur le tracé de la ligne 16 du métro, Le Blanc-Mesnil, Sevran ou Aulnay-sous-Bois semblent aujourd'hui des paris risqués, même à long terme. Une gare ne suffira probablement pas à stimuler l'attractivité de ces agglomérations touchées de plein fouet par le chômage. [Encore plus à l'est, Clichy-sous-Bois aura aussi du mal à attirer des acheteurs, même s'il ne faudra plus qu'une demi-heure pour parcourir les 20 km séparant la ville de la capitale par le rail,](#) contre une heure et demie aujourd'hui. Pour bénéficier du dynamisme de Roissy, une option moins risquée consiste à investir dans une bourgade au milieu des champs, comme Louvres, dans le Val-d'Oise, à 2 km de l'aéroport, qui sera aussi accessible par le RER D.

COUP D'ACCÉLÉRATEUR

Au sud de Paris, entre les vallées de l'Yvette et de la Bièvre, a démarré l'un des plus ambitieux chantiers du Grand Paris. Dans un cadre verdoyant, Paris-Saclay regroupera deux universités, onze grandes écoles (Polytechnique, Centrale, ENS Cachan...) et six organismes de recherche. A l'horizon 2025, plus de 20 000 enseignants-chercheurs et 30 000 étudiants travailleront sur le site. Pour les accueillir, 5 000 logements sortiront de terre sur le plateau de Saclay et 3 000 dans les villes au sud. Ceux qui auront acheté à Massy, Palaiseau, Gif-sur-Yvette ou Orsay profiteront certainement de leur désenclavement, le mètre carré y oscillant entre 3 500 et 4 000 euros. Autre option : acheter un appartement dans l'un des complexes destinés aux étudiants. [Mais la demande locative ne sera au rendez-vous que si les promoteurs parviennent à créer une véritable "vie de quartier". Un défi sur une zone aussi étendue.](#)

Certaines villes de la première couronne parisienne bien placées sur le tracé du Grand Paris devraient bénéficier d'un coup d'accélérateur. Villejuif, au sud, est un pari intéressant. Car à la gare Villejuif-Institut Gustave-Roussy se croiseront les lignes 14 et 15 du métro. L'attractivité sera renforcée par l'essor du Cancer Campus, consacré à la cancérologie. La construction de 2 000 logements est prévue sur les 70 hectares de la ZAC, qui regroupera des centres de recherche et des bâtiments universitaires. A 1,5 km du périphérique, le mètre carré y vaut deux fois moins cher qu'à Paris.

Jérôme Porier

La Plaine de France, poumon économique de l'Ile-de-France

Le Monde.fr | 12.04.2013 à 22h04

Par Jérôme Porier

Un coup d'œil sur une carte suffit pour s'en convaincre : au nord de Paris, la Plaine de France sera l'une des zones qui profiteront le plus du Grand Paris, en particulier les villes de Saint-Denis, Saint-Ouen, Aubervilliers et Le Bourget. Proche des autoroutes A1 et A86, assurant l'interconnexion entre le TGV, les RER B et D et le TER H, la gare de Saint-Denis Pleyel sera un centre névralgique.

A une dizaine de minutes de la capitale et sur le chemin de Roissy, plusieurs centaines de milliers de personnes s'y croiseront chaque jour. Autour de ce carrefour, comme autour du Stade de France, les bureaux domineront le paysage, mais des logements et des commerces y seront aussi construits.



Plan général du futur campus Condorcet-Paris-Aubervilliers, des architectes Lipsky et Rollet. | Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche

Pour un particulier, acheter un appartement, neuf ou ancien, dans cette zone où le prix du mètre carré tourne autour de 3 000 à 3 500 euros sera probablement un bon placement à un horizon de dix ans. "Si on regarde sur vingt ans, c'est déjà Paris", glisse Damien Robert, directeur général de l'établissement public d'aménagement de Plaine de France.

PRIX DOUX À AUBERVILLIERS

Plus éloigné de la gare, mais déjà bien desservi par les transports, Saint-Ouen ne manque pas d'atouts, mais les quartiers les plus proches du périphérique ont déjà flambé et se négocient à des tarifs quasiment "parisiens". Les prix sont plus doux à Aubervilliers, où d'ambitieux programmes mêlant bureaux, logements et commerces sortent de terre, attendant le prolongement de la ligne 12 du métro. Selon le site Meilleursagents.com, le prix moyen du m² y ressort à 3 400 euros.

Plus spéculatif, Le Bourget devrait décoller grâce au dynamisme de son aéroport d'affaires et à sa proximité avec Roissy. La gare du Bourget connectera la ligne B du RER, la ligne 17 du Grand Paris express qui ira jusqu'à Roissy et la tangentielle nord, la rocade tram-train de 28 kilomètres allant de Sartrouville à Noisy-le-Sec, dont le premier segment sera inauguré en 2016.

Jérôme Porier

Quelle démocratie pour le Grand Paris ?

Publié le 10 avril 2013 par C.Dubois Nogent Citoyens

Comment administrer démocratiquement une métropole de 12 millions d'habitants ? Concilier la mise en œuvre d'une stratégie cohérente sur l'ensemble du territoire en termes de développement économique, immobilier, équipements structurants..., identifiable comme telle au-delà de ses frontières, et le maintien de décisions locales, de démocratie de proximité ? Le défi a été largement abordé lors de la table ronde sur le Grand Paris qui s'est tenue hier dans une salle pleine à craquer des Assises des maires d'Île de France (Amif), à la veille du Conseil des ministres de ce 10 avril lors duquel doit être présenté un projet de loi incluant la question de la métropole parisienne.

La gouvernance du Grand Paris préoccupe Etat et élus de longue date mais le sujet s'était un peu éclipsé ces derniers temps derrière les suspens et rebondissements autour du Grand Paris Express. Ce dossier, bien qu'encore au seuil de sa phase opérationnelle, est désormais presque ficelé. Certes, il en a été beaucoup question en préambule de cette table ronde, occasion de se féliciter et de s'écharper un peu entre droite et gauche, en se souvenant de ses débuts difficiles avec deux projets concurrents Etat-région en 2010. Au fil de la discussion toutefois, ce sont d'autres enjeux qui se sont dessinés, avec un fil conducteur : la démocratie. Qui va décider ? Dans quelle hiérarchie ? Comment seront réparties les compétences ?

Qui doit décider ?

« Il faut que toutes les communes de la région, mais aussi le Conseil régional et les Conseils généraux de chaque département prennent part à la métropole », plaide Pierre Mansat, adjoint à l'urbanisme du maire de Paris et président de l'Atelier international du Grand Paris. « Et pas seulement quelques intercommunalités de la zone dense avec des représentants, même pas élus au suffrage universel direct, qui représenteraient chacun plusieurs centaines de milliers d'habitants », insiste le président de l'Amif, Michel Teulet.

La crainte d'une perte de souveraineté locale est palpable, comme l'illustre le récent sondage de l'Amif/JDD qui a donné 74% d'élus franciliens hostiles au projet de métropole de Paris comme présenté par Jean-Marc Ayrault le 6 mars dernier, qui prévoit une métropole ramenée à la zone dense et constituée de grandes communautés d'agglomérations. « L'efficacité est-elle compatible avec la démocratie ? », questionne Gabriel Massou, conseiller régional Front de Gauche, depuis la salle, qui s'inquiète de voir émerger des lieux de pouvoir trop éloignés des citoyens. Le président de région, Jean-Paul Huchon, en convient : « La question de la démocratie va se poser. »

Pas touche à la compétence logement !

Tout dépend bien sûr des compétences que l'on placera dans la corbeille du Grand Paris, ou métropole de Paris. Entre toutes, celle qui stresse le plus les maires est celle du logement. « Les maires doivent rester maîtres de la construction dans leur ville car ils sont aussi en charge des équipements publics et infrastructures qui accompagneront l'arrivée de nouveaux habitants », insiste le président de l'Amif. La question est sensible, et politique, car la typologie de logements conditionne aussi celle des habitants. Et il n'y a pas que les élus qui veulent garder la main, les citoyens demandent aussi des comptes, comme l'a rappelé un participant de la salle, dénonçant un bétonnage de sa ville.

Commentaires de l'AMUTC

C'est toute la difficulté. Que faire dans les villes qui refusent les logements sociaux ou le logement. Ne faut-il pas que la région fixe des objectifs ville par ville (en fonction du taux d'emploi, de la proportion de logements sociaux et de la densité) et puisse prendre la main si la ville ne les réalise pas ?

Grand Paris jusqu'où ?

La délimitation des frontières du Grand Paris se pose ensuite. Où s'arrête donc cette métropole ? A la zone dense ? l'Île de France ? Au-delà ? Attention de ne pas créer une fracture entre les communes de proche et grande couronne, s'inquiète-t-on. « La métropole parisienne doit s'inscrire plus largement dans l'ensemble du bassin parisien, et même au-delà », insiste Jean-Claude Boucherat, président du Conseil économique, social et environnemental (Ceser) d'Île-de-France, citant l'axe Paris Le Havre de la Seine, la connexion LGV Sud, le canal Seine Nord comme autant de prolongements naturels de la capitale. Une condition nécessaire selon lui pour que Paris joue son rôle de locomotive au lieu d'aviver la rivalité Paris Province.

Sur ce point, tout le monde s'accorde, du préfet de région Jean Daubigny, qui rappelle avoir été précédemment préfet dans plusieurs régions de province, au président du conseil régional, Jean-Paul Huchon, qui cite la conférence C8 des huit régions du bassin parisien.

Boîte à outils : CDT, TIM, Interco...

Autre question de démocratie : les structures de gouvernance et leurs outils. A ce jour, beaucoup coexistent, issue des urnes comme le Conseil régional, de l'Etat comme l'établissement public de la Société du Grand Paris ou encore de la volonté des élus comme Paris Métropole. « *Nous sommes tous les colonnes d'une même cathédrale* », image le président de l'Amif.

Reste à faire une place pour la métropole de Paris. Et aussi à coordonner leurs outils, des TIM (Territoires d'intérêt métropolitain) du Conseil régional aux CDT (Contrats de développement territorial) de la SGP en passant par les intercommunalités amenées à prendre du poids. « *Les CDT fonctionnent bien et génèrent du maillage intercommunal mais ils ne couvrent pas toutes les communes puisqu'ils se situent autour des gares du Grand Paris* », note Philippe Laurent, président de Paris Métropole et maire de Sceaux.

Commentaires de l'AMUTC

Les CDT plaisent aux élus qui peuvent parler directement à l'Etat sans passer par le conseil régional et sans consulter les habitants (contrairement au PLU). C'est une grave régression par rapport à la loi SRU ! La SGP doit sortir du processus ! Pourquoi pas la RATP ou la SNCF pendant qu'on y est !

Premiers projets de loi présentés le 10 avril

Beaucoup de pistes et d'interrogations qui ne trouveront sans doute pas toutes leurs réponses dans les trois projets de loi (pas spécifiques à Paris) que présentera ce mercredi 10 avril en conseil des ministres Marylise Lebranchu, la ministre de la réforme de l'Etat, de la décentralisation et de la fonction publique : (Projet de loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, projet de loi de mobilisation des régions pour la croissance et l'emploi et de promotion de l'égalité des territoires, projet de loi de développement des solidarités territoriales et de la démocratie locale.)

C'est le débat parlementaire qui devra faire évoluer le texte par la suite, renvoie, confiant, Jean-Paul Huchon, tandis que Philippe Laurent insiste sur la nécessité de faire de la « pédagogie ». De son côté, Jacques-Alain Bénisti, député-maire de Villiers sur Marne et co-rapporteur de la loi sur le Grand Paris en 2010, rappelle le succès important des débats organisés par la Commission du débat public lors de l'élaboration du projet Grand Paris Express, soulignant son rôle dans l'implication et l'acceptation des citoyens. (La Commission du débat public organise la consultation citoyenne sur des projets d'aménagement qui impliquent l'environnement, ce qui était le cas du Grand Paris Express).