

■ *Le secrétaire d'Etat chargé du Développement de la Région capitale, s'est exprimé en séance publique*

Grand Paris : les engagements de Christian Blanc

CONSEIL GÉNÉRAL

Une souricière, un passage au grill ? La venue au Conseil général de l'Essonne, lundi 28 septembre, du secrétaire d'Etat chargé du Développement de la Région capitale, Christian Blanc, promettait des débats houleux. D'une part parce que sur les trois pages de l'avant-projet de loi sur le Grand Paris, deux concernent le développement du plateau de Saclay, d'autre part, parce que le projet du secrétaire d'Etat a souvent été critiqué par les élus de la majorité départementale et de la majorité régionale, tant sur le fond que sur la forme.

L'invitation remontait à plusieurs mois, dès le lendemain des déclarations du Président de la République sur le Grand Paris, le 29 avril dernier. Et Christian Blanc avait finalement accepté de rencontrer les élus essonniers, tout comme il l'a fait devant le bureau du syndicat Paris-Métropole puis face aux élus du Conseil général de Seine-Saint-Denis. Lundi 28 septembre, c'était la première fois qu'un ministre était auditionné par le Conseil général de l'Essonne (le 6 avril dernier, la visite du haut commissaire aux Solidarités actives, Martin Hirsch, venu s'exprimer sur l'application du RSA, s'était déroulée dans le cadre d'une session exceptionnelle de la 2^e commission sur la solidarité, l'innovation sociale et la lutte contre les discriminations).

Une visite à point nommé

Hasard du calendrier, cette visite tombait juste à l'issue de la période de "concertation", l'avant-projet de loi ayant été adressé par le Premier ministre aux élus concernés le 30 août. De quoi formuler des demandes bien précises. Pourtant, c'est très posément que le secrétaire d'Etat a répondu au tir nourri de questions posées par les élus essonniers, après 15 minutes d'un discours introductif prononcé par Michel Berson (PS), président du Conseil général de l'Essonne, puis 1h20 d'interventions des différents groupes du Conseil général, tant dans l'opposition que dans la majorité.

« Cet avant-projet de loi nous a surpris et même inquiétés », a tout d'abord avancé Michel Berson. Sur la méthode, le président du Conseil général a regretté qu'il « prévoit un régime juridique d'exception en Ile-de-France avec la création d'une Société du Grand Paris qui se substituerait aux collectivités et au syndicat des transports d'Ile-de-France ». Cela, dans un



contexte social difficile et dans la perspective de la future réforme « de la contre-réforme devrait-on dire, des collectivités territoriales et de leur fiscalité ». Concrètement, Michel Berson a regretté que l'Etat décide « d'abolir », en quelque sorte, « 25 ans de décentralisation ».

Deuxième sujet d'interrogation, la question du financement des transports publics en Ile-de-France « toujours pas clarifiée, donc pas réglée », Michel Berson revenant à la charge avec le plan régional de mobilisation, « prêt depuis un an et pour lequel les collectivités locales, dont le Conseil général de l'Essonne, se sont engagées à hauteur de 12 milliards d'euros, attendant de l'Etat, non pas qu'il verse les 6 milliards d'euros de dotations restants, mais qu'il crée 6 milliards de ressources nouvelles ». Enfin, troisième source d'inquiétude des élus essonniers, l'absence de réponses précises sur « l'articulation entre le schéma de rocade proposé et les territoires stratégiques de notre département, le plateau de Saclay, le plus abouti des neuf grands territoires de projets retenus, mais aussi un deuxième territoire stratégique en train d'émerger entre Paris et Evry, la vallée des biotechnologies, un territoire qui concentre 60 % de la recherche biomédicale et de l'industrie pharmaceutique française ». Ce qui s'est traduit par une demande d'inscription, dans le projet du Grand Paris, de l'extension du projet de tramway Villejuif-Orly-Juvisy jusqu'à Evry-Corbeil, le long de la RN7.

Un grand Paris sujet aux remarques

Une fois la problématique posée, élus de la majorité et de l'opposition ne se sont pas fait prier pour apporter quelques remarques supplémentaires. En premier lieu, le président délégué du Conseil général, Thierry Mandon (PS) : « Nous avons tout de suite adhéré à ce projet, qui tire la région vers le haut

grâce au plateau de Saclay. Trois questions restent néanmoins en suspens : l'articulation des compétences de chacun, donc le mode de gouvernance, les moyens qui seront donnés aux futurs transports, mais aussi aux liaisons publiques existantes, sans oublier les routes, et la nécessité de développer des moyens de télécommunication performants, comme une connexion à très haut débit ».

Pour Francis Chouat, 1^{er} vice-président (PS) chargé des ressources départementales, c'est « le mode de financement du futur établissement public industriel et commercial (Epic) » qui reste à préciser. Un point de vue partagé par Patrice Finel (Parti de gauche), pour qui, « au-delà d'un Grand Paris à l'idéologie trompeuse, qui ne sait pas où se situe Saint-Denis, il ne faut pas suivre ce que disait Alphonse Allais : "il faut prendre l'argent des pauvres ; d'accord, ils n'en ont pas beaucoup, mais il y a beaucoup de pauvres" ». Quant à Jean-Loup Englander (divers gauche), outre les problèmes d'environnement, « il faut aussi résoudre les problèmes récurrents sur les lignes C et D du RER, sources de nombreux mécontentements », ce qu'il a déclaré après avoir qualifié l'attitude de l'Etat « par un excès d'autoritarisme qui vient après un excès de laxisme ». Enfin, Marjolaine Rauze (PC) a exprimé ses craintes sur ce grand projet : « sans doute mauvais, car il n'y a pas eu de grands débats. Pas un coup d'Etat mais bien un coup de l'Etat, qui ne devra pas rejouer ce qu'il a fait à Grigny avec les répercussions que l'on connaît aujourd'hui ».

Pour autant, du côté de l'opposition départementale, les critiques ont également fusé. Si Jean-Pierre Delaunay, président du groupe UMP, s'est satisfait de l'engagement de l'Etat « qui prouve que la Région ne s'est jamais impliquée », le chef de file de l'opposition départementale s'est tout de même inquiété du sort du sud-Essonne et des transports. Plus virulent, Thomas

Jacques Reiller, préfet de l'Essonne, avec le secrétaire d'Etat Christian Blanc et Michel Berson, président du Conseil général.

Joly, président du groupe Union pour l'Essonne, malgré son « adhésion totale » et une volonté affichée « de laisser passer les querelles sur les modes de gouvernance », n'a pas manqué d'aborder la question des liaisons fluviales et de la richesse hydraulique du plateau de Saclay « qui a alimenté les bassins du château de Versailles et qui, aujourd'hui encore, permet de cultiver le maïs sans arrosage ». De quoi remettre sur le tapis la question des surfaces agricoles à préserver, soit le chiffre de 2 300 hectares « promis par Nicolas Sarkozy ».

Les réponses de Christian Blanc

Politicien habile ou patron habitué aux critiques, Christian Blanc ne s'est pas démonté au moment d'entrer dans l'arène. D'emblée, il a réaffirmé sa volonté « d'inscrire Paris au rang des grandes villes-monde. [...] Le Président a estimé qu'il fallait une traduction aux potentiels de la région Ile-de-France, d'où ce projet de Grand Paris ». Le secrétaire d'Etat n'a pas manqué de saluer au passage les engagements pris par le département de l'Essonne qui ont permis de concrétiser le projet Soleil et contribué au développement du Genopole.

Ensuite, en réponse à sa réputation de ne pas être un homme de concertation, Christian Blanc a justifié sa méthode : « on devait rencontrer la Région, mais celle-ci a entre-temps voté un nouveau schéma directeur. Dès lors, j'ai estimé qu'elle avait déjà pris position ». Ce qui ne l'a pas empêché, selon lui, de rencontrer, au cours du dernier mois, plus de 120 grands élus. « Je n'ai pas le profil de quelqu'un qui ne sait pas écouter. » Transition qui lui a permis de passer directement aux réponses attendues : « J'ai entendu beaucoup de remarques qui étaient fondées ». Concernant le mode de gouvernance, Christian Blanc a rappelé que le Grand Paris devait se réaliser rapidement, « plus vite que les projets du préfet Paul Delouvrier qui ont mis cinq ans avant de sortir de terre ». D'où la création d'une Société du Grand Paris qui, dans un « processus accéléré où le temps de consultation du public sera ramené de sept ans à trois ans et demi [agira] directement sur

les tracés et simplifiera les droits d'urbanisme de façon efficace, rapide et contractuelle». Un établissement public industriel et commercial dont « l'Etat sera l'instance gouvernante mais au sein de laquelle les présidents de communautés d'agglomérations et de Conseils généraux seront présents. Car il est important que nous réussissions ensemble cette amplification de nos potentiels ». En cela, il a pris exemple sur la vallée des biotechnologies, « dont vous m'avez parlé et qui, sans vous, n'aurait peut-être pas été identifiée ». Bref, si le Grand Paris est une projection à vingt ans, il faut dès maintenant agir. « Pour garder sa compétitivité, l'Etat stratège s'engage dans la Région capitale là où personne ne l'a fait. Le Grand Paris, c'est le retour à une croissance d'au moins 4 %, c'est 800 000 emplois créés, pour le côté social, c'est un pôle mondial qui regroupe 6 à 7 pôles d'excellence. » Ensuite, répondant directement aux conseillers généraux, Christian Blanc a dit oui au très haut débit sur le plateau de Saclay et a promis l'accompagnement de l'Etat pour l'extension du tramway jusqu'à Evry « qui sera inscrite au contrat de projet Etat-Région ». Quant aux surfaces agricoles, le secrétaire d'Etat a indiqué que « les choses ne dérapent pas », rappelant que lorsqu'il était parlementaire, il avait agi « pour que le plateau de Saclay ne soit pas trop urbanisé. [...] Le cluster du plateau de Saclay est exceptionnel, on devrait pouvoir se mettre d'accord et on arbitrera ». Enfin, concernant l'aspect financier, Christian Blanc a assuré que « l'Etat n'interviendra sur la région que pendant un temps et sur un périmètre donné. Le fonctionnement normal de la Région ne sera pas altéré. Et une fois les chantiers terminés, tout reviendra dans le giron du syndicat des transports d'Ile-de-France ».

■ Fabien Herran