

# Un Nouveau Grand Paris à l'horizon 2030

| 06/03/2013 | 17:16 | Transport et infrastructures

**Jean-Marc Ayrault s'est engagé mercredi 6 mars à la « réalisation intégrale » du futur métro automatique Grand Paris Express en 2030, soit 200 km et 72 nouvelles gares pour désengorger les transports en Ile-de-France, désenclaver des territoires et stimuler la croissance économique.**

On attendait les arbitrages du Premier ministre sur le financement du futur Grand Paris Express. Mercredi 6 mars, en déplacement à Champs-sur-Marne, Jean-Marc Ayrault est allé bien au-delà et a présenté un "Nouveau Grand Paris", un "plan unique et cohérent" rassemblant le projet de Grand Paris Express et les améliorations des lignes existantes.

Ce "Nouveau Grand Paris" - qui tente de se démarquer du "Grand Paris" de l'ère Sarkozy - est "d'une ambition sans précédent et il est financé", a affirmé M. Ayrault, devant un parterre d'élus et de décideurs économiques à l'université de Marne-la-Vallée. Ce projet de développement des transports "sera l'armature du développement de l'Ile-de-France", a-t-il dit. "La France a besoin du dynamisme de la région capitale", qui pèse pour 30% dans le PIB national, a souligné M. Ayrault, "elle a besoin de ces investissements qui bénéficieront directement et indirectement à l'ensemble du territoire".

## Mise en service en 2030

Le Premier ministre a détaillé l'échéancier du "NGP" à partir des premiers travaux en 2015 jusqu'à la mise en service de "toutes les lignes en 2030".

"Les lignes seront lancées en parallèle, les tronçons s'enchaînant les uns aux autres de manière continue", a expliqué M. Ayrault. **L'objectif fixé est donc de débiter "dès 2015" les premiers travaux, ceux de la ligne reliant Noisy-Champs au Pont-de-Sèvres**, la rocade principale qui passe en zone très dense et qui doit soulager au plus vite le cœur de Paris. En 2017, "tous les projets auront été soumis au conseil de surveillance de la Société du Grand Paris" (SGP, maître d'ouvrage), a affirmé M. Ayrault.

### Commentaires de l'AMUTC

Sans doute pour des raisons de calendrier ils ne veulent pas retarder l'enquête publique sur ce tronçon, qui devait démarrer en janvier 2013. D'où l'idée d'une ligne 15 bis qui est absurde ! Mais cela évite de remettre en cause la « concertation renforcée » bidon organisée par la SGP !

## A l'horizon 2020, la ligne 11 du métro ira jusqu'à Rosny-sous-Bois,

### Commentaires de l'AMUTC

Voilà une nouvelle qu'elle est bonne ! La 11 devient prioritaire...

la ligne 14 aura dépassé la Mairie de Saint-Ouen, le métro en rocade reliera Noisy-Champs au Pont-de-Sèvres, l'arc le plus à l'est (Noisy-Le Bourget) et de Massy à Saclay seront en travaux "pour une mise en service imminente", a promis le Premier ministre, soulignant que le plateau de Saclay, qui doit devenir un grand pôle de recherche, "disposera ainsi de l'axe majeur de mobilité tant attendu".

### Commentaires de l'AMUTC

On a du boulot. Il donne la priorité à l'arc Grand Est ! Il va falloir se battre ! Il faut rencontrer rapidement Fontenay pour définir un plan de bataille !

En 2025, "les trois quarts du réseau seront mis en service", a assuré M. Ayrault, mettant en avant que les "zones d'activité de Gonesse seront desservies", "le Pont-de-Sèvres sera relié à La Défense et la Seine-Saint-Denis irriguée par la rocade achevée de Pleyel à Rosny". "Dans les années qui suivent, la jonction de la ligne 14 (au sud) et de la ligne Saclay-Orly offrira un itinéraire alternatif au RER B pour accéder à l'aéroport, et le pôle d'emploi de Roissy sera relié à Gonesse et au Bourget", a ajouté le Premier ministre.

## 29,5 Mds € pour le super-métro

Ce projet de supermétro, estimé dans un premier temps à 20 milliards d'euros, a été réévalué à 29,5 milliards d'euros dans le rapport Auzannet, mais le gouvernement prévoit d'"économiser trois milliards d'euros", a souligné M. Ayrault.

L'essentiel du financement proviendra de la SGP, qui verra ses ressources propres et sa capacité d'emprunt augmenter, grâce à un "déplafonnement" du produit des taxes qui lui est versé, et à l'arrêt du prélèvement au

bénéfice de la rénovation urbaine actuellement effectué. Ce déplaçonnement et la "dynamique des taxes affectées" permettraient de faire passer les ressources annuelles de la SGP de 345 millions d'euros en 2013 à 539 millions d'euros en 2015, et de doubler sa capacité d'emprunt, de dix à 21,8 milliards d'euros, ont estimé les services de l'Etat. [L'Etat mettra par ailleurs "un milliard d'euros supplémentaires à partir de 2015" si les besoins de la SGP le justifient](#), a à nouveau promis M. Ayrault.

Les collectivités seront aussi mises à contribution, à hauteur de 225 millions d'euros, et pourraient à cette fin bénéficier de la hausse des amendes de stationnement.

Le gouvernement ne prévoit pas pour l'instant de nouveaux prélèvements obligatoires, mais ceux-ci pourraient être envisagés à partir de 2020, l'Etat "récupérant" une partie de la croissance générée par les premières mises en service. Les nouvelles recettes ainsi créées pourraient se monter à 150 millions d'euros.

### **Deux milliards pour les transports existants**

Le gouvernement a également décidé de dégager "deux milliards d'euros supplémentaires" pour financer la modernisation et le développement des transports franciliens existants. "Le Nouveau Grand Paris est financé pour le réseau existant. J'ai en effet décidé d'affecter deux milliards d'euros supplémentaires aux opérations de modernisation et de développement de ce réseau", a déclaré le Premier ministre. Ces deux milliards porteront "les engagements possibles à 7 milliards, et les crédits effectivement mobilisés à 6 milliards d'euros, d'ici 2017", a précisé M. Ayrault. La région évalue à 7 milliards d'euros la somme nécessaire pour financer son "plan de mobilisation".

"Tous les chantiers seront donc mis en oeuvre, dont les tramways, et notamment ceux qui me tiennent à coeur comme le T4, qui desservira Clichy-sous-Bois et le plateau de Montfermeil", en Seine-Saint-Denis, a souligné le Premier ministre. Ces banlieues avaient été le foyer des émeutes de 2005.

#### **Commentaires de l'AMUTC**

Rien sur le T1 ?

Ces deux milliards d'euros seront pris à la Société du Grand Paris (SGP), a précisé M. Ayrault. Un milliard sera affecté au prolongement du RER E vers Nanterre, le second allant aux autres projets.

### **Le projet de loi de décentralisation présenté le 10 avril**

Par ailleurs, le projet de loi de décentralisation, qui prévoit notamment la création de la Métropole de Paris, sera présenté en conseil des ministres le 10 avril, a annoncé le Premier ministre.

Rappelons que le texte, qui vient d'être transmis au Conseil d'Etat, prévoit la "généralisation de l'intercommunalité d'ici 2015" dans la "zone dense" de l'agglomération parisienne, et la création sur ce périmètre "le 1er janvier 2016 d'un établissement public, la métropole de Paris", a confirmé M. Ayrault.

Face aux craintes des élus de la région de voir la zone périphérique encore davantage reléguée, M. Ayrault a tenu à rassurer : "Je ne veux pas d'une politique du logement à deux vitesses. Un schéma régional de l'habitat et de l'hébergement veillera à la cohérence des orientations, et à la prise en compte de la diversité des situations."

#### **Commentaires de l'AMUTC**

Usine à gaz inacceptable. Il suffit de donner au conseil régional des pouvoirs accrus dans le domaine du logement. C'est facile !

## **« Nouveau Grand Paris » : l'Etat engage 27 milliards pour le métro parisien**

Les Echos 06/03 | 16:51 | mis à jour à 18:37

Jean-Marc Ayrault a donné ce mercredi le coup d'envoi de la modernisation et de l'extension du réseau de transports en commun de la région parisienne. Le chantier, devrait être terminé en 2030.

[Doubler la taille du métro parisien en moins de vingt ans](#). C'est l'engagement qu'a pris ce mercredi le Premier ministre devant plusieurs centaines d'élus d'Ile-de-France réunis à l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée. Jean-Marc Ayrault a en effet confirmé, au nom de la solidarité et du développement économique, la construction du

métro de rocade de la région parisienne voulu par Nicolas Sarkozy.

Le projet prévoit toujours la construction de 72 gares sur un réseau de 200 kilomètres de long pour faciliter les déplacements en banlieue, favoriser l'emploi et la construction de 70.000 logements par an. Il sera cependant construit à l'économie et les travaux seront étalés dans le temps, jusqu'en 2030 au lieu de 2025. Le gouvernement peut ainsi prendre en compte la conjoncture économique et financer partiellement la remise en état du réseau existant dans une enveloppe globale limitée à 27 milliards d'euros. Visite guidée du futur réseau.

### **Un métro automatique**

Tous les nouveaux tronçons seront parcourus par des métros automatiques. La fréquence sera privilégiée par rapport à la capacité. [La ligne 11 du métro actuel qui va être partiellement intégrée au nouveau réseau sera automatisée.](#)

## **Commentaires de l'AMUTC**

On dit merci qui ? Merci à l'AMUTC !

### **Les économies**

Pour économiser 3 milliards d'euros sur la facture finale tout en finançant davantage de travaux, le gouvernement va demander à la Société du Grand Paris, dont le rôle de constructeur est confirmé, d'adapter la capacité des lignes au plus juste. Concrètement la rocade la plus proche de Paris devrait ressembler peu ou prou à un métro parisien (en non plus à un RER, plus large, comme prévu). Les autres lignes seront assurées avec des trains de types qui restent à définir dont la capacité ira en diminuant, notamment à l'Est, plus on s'éloignera du centre de la capitale. La piste du métro aérien, censé être moins cher, ne devrait être que très partiellement suivie « *afin de ne pas créer de nouvelles coupures urbaines* », explique-t-on à Matignon,

### **Des projets imbriqués**

L'idée de réaliser les travaux tronçon par tronçon a été abandonnée. Plusieurs chantiers sont lancés en parallèle afin de ne pas perdre de temps et de tenir les délais. Le plan de mobilisation lancé par l'Etat et la Région pour améliorer le réseau existant et le métro de rocade Grand Paris Express (GPE dont les lignes sont numérotées de 15 à 18 pour affirmer le caractère unique du système) seront désormais réunis sous la bannière unique de « Nouveau Grand Paris ». [Il sera placé sous l'autorité unique du Syndicat des transports d'Ile-de-France.](#)

### **Un calendrier serré**

Premier effet de cette nouvelle organisation, les travaux ont déjà commencé ! Ainsi, les extensions de réseau (ligne 4 à Montrouge, tramway T5 Saint-Denis Sarcelles) prévues pour 2013 sont confirmées. Commencent aussi cette année les travaux du bus à haut niveau de service du Plateau de Saclay tandis que sont lancées plusieurs enquêtes publiques, dont celle de la Ligne 15 sud (Pont de Sèvres Noisy Champs) du GPE. Les travaux de prolongement de la ligne 14 commenceront en 2014 puis ceux de la ligne 15 sud et du prolongement du RER E Eole à l'ouest un an plus tard.

### **L'horizon 2020**

Toutes les enquêtes publiques des lignes 14 à 18 seront achevées vers 2017 mais il faudra attendre sans doute 2020 pour que soient mis en service le prolongement d'Eole et la ligne 15 entre le Pont de Sèvres et Noisy Champs. Le Métro de rocade devrait alors prendre forme progressivement autour de 2025 et serait terminé à l'horizon 2030. Comme prévu dès 2011, les tronçons Versailles-Nanterre et Pleyel-Nanterre sont repoussés.

### **L'équilibre**

En lançant tout de suite les chantiers qui peuvent l'être, le gouvernement évite d'opposer proche et grande banlieue. L'horizon 2030 lui permet de ne pas dépasser les cinq années de retard décourageant les investisseurs privés et désespérant les électeurs. Les aéroports sont desservis mais le soin d'en améliorer la desserte reviendra à ADP.

## Le Grand Paris autrement

05.03.2013

*L'Atelier International du Grand Paris est composé de 15 équipes d'architectes, urbanistes, chercheurs. Chacune mène actuellement une étude sur le thème "habiter le Grand Paris". A la veille des arbitrages du Premier ministre sur la gouvernance et la double boucle souterraine de métro automatiques et les 72 gares, suite au rapport Auzannet (1), nous souhaitons exprimer ici quelques convictions.*

Toute la stratégie de développement et de redressement de la compétitivité de la mégapole parisienne semble reposer aujourd'hui sur la faisabilité de ce système de transport. Le projet a été négocié, ou prévenu, aux élus avec des promesses de création d'emplois autour des gares, engageant de ce fait les collectivités dans une compétition pour obtenir les mêmes emplois et dessertes.

### Commentaires de l'AMUTC

C'était toute la rouerie de Sarkozy qui a su, en vendant ses gares, obtenir le soutien de tous les partis sur l'accord scélérat du 26 janvier 2011. Cet accord se fichait complètement des conditions de transports des usagers. Grâce à Cécile Duflot une part importante de ses défauts a été corrigée et le nouveau plan fonctionne bien mieux. Mais on gaspille encore un bon paquet de milliards parce qu'on ne veut pas reconnaître que l'accord du 26 janvier aurait dû être abandonné en grande partie, pour revenir à Arc Express...

A gauche, comme à droite, chacun retient son souffle alors qu'une [lecture attentive du rapport montre que seulement quelques tronçons semblent justifiés par leur fréquentation ou l'allègement de lignes existantes](#). Par ailleurs, chacun sait maintenant que le coût et la durée de réalisation ont largement été sous-évalués et, à l'inverse, les perspectives démographiques et les effets des infrastructures sur le développement économique largement surévalués.

Tout ceci nous rappelle amèrement que le transport dépend d'une organisation centralisée, mais pas l'aménagement... Alors plutôt que de compter méticuleusement les milliards épargnés par la réduction des longueurs de quais, nous préférons nous interroger sur les moyens nécessaires pour remédier aux inégalités et aux enclaves produites par l'aménagement de la mégapole parisienne et réduire les distances domicile/travail plutôt que d'encre favoriser leur étirement.

Sortons de la politique de pompier pyromane qui consiste à surinvestir dans les infrastructures de transports à grandes vitesses « RER et autoroutes » concentrer les emplois, la rente foncière et immobilière et les inégalités et ainsi renchérir les politiques de la ville, du logement et des transports. Prenons les priorités dans le bon ordre pour répondre aux préoccupations des habitants.

### Commentaires de l'AMUTC

L'AIGP a totalement raison. Mais c'est Bartolone qui commande, hélas !

### Le logement, une bombe à retardement

Le logement est aujourd'hui une bombe à retardement pour l'avenir du Grand Paris. La cherté des prix contraint à habiter toujours plus loin, le découragement des jeunes arrivants confrontés à la difficulté de se loger, l'inquiétude des entreprises qui souhaitent investir dans le Grand Paris le montrent. Nous devons prendre conscience que la question du logement est avant tout une question d'aménagement. Elle relie des enjeux fonciers et de gouvernance, régionale et intercommunale, pour mobiliser des terrains, prévoir et financer les équipements. L'émiettement institutionnel des 1281 communes de l'Île-de-France a creusé des inégalités entre les territoires qui rendent difficile la prise de conscience métropolitaine. Bien que les lignes bougent avec Paris Métropole, on a construit en 2012 moins de 35 000 logements (2) alors que l'objectif est de 70 000 logements par an, l'équivalent de la ville nouvelle de Cergy.

### Sans attendre le Grand Paris Express...

Face aux problèmes accablants de transport ou de logement des franciliens, cessons de rêver aux projets d'une ville « achevée » qu'il ne « resterait » qu'à financer. Le devenir de la mégapole est impossible à maîtriser, on peut le réguler. Inventons des règles du jeu dans un cadre de coopération, entre communes, départements, Région et Etat, renforcée. Cette nouvelle gouvernance doit fédérer les acteurs autour de l'aménagement, ce que nous n'avons pas réussi à faire collectivement jusqu'à présent. Ces règles nouvelles articulent des stratégies pour répondre à l'urgence (construire des logements) et ouvrir des perspectives à plus long terme (préparer l'arrivée

du Grand Paris Express).

Il existe des solutions peu coûteuses à effet immédiat qui exigent de lever certains tabous : abandonner le tout ferroviaire ; débattre d'une nouvelle tarification de transports selon les modes, les vitesses et les distances ; réguler la rente immobilière, agir sur la localisation des emplois ; activer les voiries qui font liens et mailler le grand Paris ; favoriser les déplacements de courte distance et optimiser l'utilisation des autoroutes et rocades existantes... etc.

L'innovation technologique dans les systèmes de transports peut se combiner avec une fiscalité des entreprises indexées sur les bénéfices qu'elles tirent des investissements publics. Inspirons nous, aussi, d'exemples européens qui ont fait leur preuve : [Madrid a multiplié les bus en site propre sur autoroutes sans tout consacrer au développement de son réseau ferroviaire](#). Londres a adopté une tarification moins dispendieuse aux effets régulateurs bénéfiques. Empruntons les pratiques efficaces des mégapoles d'Asie ou d'Afrique : autoriser, par exemple, massivement des motos taxis créerait des emplois et offrirait des mobilités courtes, souples et économiques sur l'ensemble de la région. [Reprenons le chantier des villes nouvelles, qui ont un potentiel foncier important et sont déjà irriguées par des infrastructures de transport lourdes](#). Identifions des bassins de vie qui se sont affirmés en parallèle de la ville Capitale, aidons les à conforter leur attractivité par, entre autres, une offre de transports locaux adéquate et le renforcement de leurs centralités. Tout cela sans attendre le Grand Paris Express dont seuls les barreaux essentiels doivent être mis en chantier.

### **Rééquilibrer les priorités du transport et de l'aménagement**

Certains grands acteurs du logement proposent des baux emphytéotiques, de favoriser l'investissement d'institutionnels privés– banques, assurances... dans le logement, de créer une régie publique du locatif privé, voire réguler les prix de vente des logements... La réalisation des objectifs de production demande de mobiliser des emprises foncières très importantes, comparables aux villes nouvelles, ce qui est impossible aujourd'hui. Alors que partout dans la mégapole, des potentiels fonciers sont mal utilisés ou bloqués, pour des raisons réglementaires, financières ou locales, mettons en évidence les leviers pour les débloquent. Nous pourrions alors aménager les grands ensembles dégradés, les friches ferroviaires, routières, les gigantesques parkings des zones commerciales, les villes nouvelles, les abords bourgs et des villages ou encore des secteurs aux risques maîtrisables... Cela nécessite d'examiner les modes de construction ou des types de logement adaptés aux modes de vie contemporains, de s'interroger sur les conditions d'accès à ce foncier limité par une approche très réglementaire et de penser aux espaces publics pour des quartiers vivants. Poser ensemble les questions de l'habiter en ville, les mobilités résidentielles et physiques et celles du développement économique de la région capitale est notre méthode. Faire des propositions sur le « où ? combien ? comment ? quand ? par qui ? », peut faire avancer la question du logement à l'échelle d'une mégapole européenne comme le Grand Paris. Optimiser infrastructures, fonciers et bâti existants, mailler des quartiers aujourd'hui enclavés, organiser le développement de la grande couronne ; activer les voiries qui font lien et peuvent mailler le grand Paris ; c'est l'urgence. L'AIGP apporte et apportera ses contributions dans la richesse des controverses qui l'animent. Pour faire plus vite, moins cher et, qui sait, peut-être mieux ?

#### Notes :

(1) le gouvernement a désigné [Pascal Auzannet](#) pour mener un audit technique et financier sur le projet du Grand Paris Express, une double boucle souterraine de métro automatique et 72 gares. Ce rapport a été remis le 10 décembre 2012, et dans quelques jours le Premier Ministre devrait annoncer les arbitrages).

(2) données l'IAURIF et l'APUR

**Pierre Mansat**- Adjoint au maire de Paris

## Transports

# Jean-Marc Ayrault recadre le financement du Grand Paris

© Florence Durand/SIPA Business Immo.

**Le Premier ministre confirme le projet de Grand Paris Express initié par le précédent gouvernement. Les recettes annuelles de la Société du Grand Paris vont augmenter à partir de 2014, mais en attendant, la SGP est ponctionnée de 2 milliards d'euros pour financer l'amélioration du réseau existant d'ici 2017.**

Le Premier ministre se trouvait face à un mur quasi infranchissable. Comment un État et des collectivités locales au régime sec peuvent-ils financer d'ici 2030 un projet coûteux, dont la facture s'est alourdie pour atteindre 26,5 milliards d'euros ? Pour affirmer sa crédibilité sur ce dossier et marquer un point face à la droite d'Île-de-France, qui clamait que le projet était abandonné, le gouvernement a décidé de consolider financièrement le premier étage de la fusée : le "plan de mobilisation" conclu en 2011 entre la région, les départements, l'État et le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif). Il s'agissait, parallèlement au projet ambitieux du Grand Paris Express, d'investir en urgence pour améliorer le réseau existant, saturé par endroits. D'ici 2017, les usagers doivent sentir la différence. Problème : sur les 7 milliards d'euros à engager d'ici 2017, seuls 4 milliards étaient financés...

Le gouvernement va donc se tourner vers la Société du Grand Paris (SGP), maître d'ouvrage du supermétro, pour lui prélever 2 milliards d'euros. Le président de la région Île-de-France, Jean-Paul Huchon, avait montré du doigt à maintes reprises la cagnotte de la SGP, qui n'a pas eu tellement l'occasion de dépenser les taxes qu'elle encaisse depuis sa création en 2010... La solution de mobiliser ces fonds encore non dépensés pour financer immédiatement le "plan de mobilisation" était possible, mais elle n'avait pas été encore utilisée.

## Un milliard pour Éole

Le rapport Auzannet, remis fin 2012 à la ministre de l'Égalité des territoires, Cécile Duflot, évoquait cette possibilité mais avec prudence, dans un cadre précis et pour le financement de projets à très court terme. Pas question en effet de siphonner la SGP trop tôt... Le gouvernement a aujourd'hui identifié où iront ces 2 milliards pris à la SGP. **Un milliard sera notamment consacré au prolongement du RER E (Éole) vers l'ouest.**

En contrepartie de cette ponction de 2 milliards d'euros, l'exécutif va permettre à la Société du Grand Paris d'augmenter ses recettes. La SGP est aujourd'hui financée en partie par des taxes locales, notamment celle très dynamiques sur les bureaux. Aujourd'hui, ces prélèvements rapportent seulement 350 millions par an à la SGP parce que l'État et l'Agence nationale pour la rénovation urbaine en prélèvent une bonne partie. Le gouvernement va donc supprimer dès 2014 le prélèvement au profit de l'Anru. Toutes les recettes reviendront à la SGP, qui encaissera, selon les estimations de Matignon, 512 millions en 2014 et 530 millions en 2015.

## Hausse des prélèvements à partir de 2020

Jusqu'en 2020, le gouvernement écarte toute augmentation des prélèvements existants ou toute nouvelle taxe. Après, gare au retour de bâton fiscal ! Les premiers tronçons auront été ouverts, générant un surcroît d'activité économique sur les territoires concernés. La puissance publique prélèvera donc sa dîme pour permettre le financement du projet jusqu'en 2030 et le remboursement des emprunts.

De même, pour permettre aux collectivités locales d'honorer leur contribution au "nouveau Grand Paris", le **gouvernement envisagerait une augmentation à 35 euros des amendes de stationnement contre 17 euros aujourd'hui.** En permettant aux collectivités de mettre la main sur une partie de ces amendes pour financer les transports en commun, l'exécutif répondrait ainsi à une vieille revendication, notamment des maires, en froid avec l'exécutif depuis l'annonce des baisses de dotations. Cette mesure s'appliquerait à toute la France et pas seulement à l'Île-de-France. **Bruno Botella**

**À moi les transports, à toi le logement...** Les annonces du Premier ministre confirmant le Grand Paris s'accompagnent d'ajustements dans la gouvernance de ce projet. Dans la future loi Lebranchu sur la décentralisation, **le rôle du Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif) comme autorité organisatrice des transports, compétente sur tous les réseaux, sera réaffirmé et précisé.** Le gouvernement juge trop grande l'autonomie de la Société du Grand Paris (SGP), qui devra rentrer dans le rang. La SGP sera désormais un maître d'ouvrage du réseau francilien au même titre que la RATP et Réseau ferré de France. Ceci dans un souci d'améliorer la gouvernance, mais aussi de ménager le président de la région, Jean-Paul Huchon, patron du Stif. Ce dernier voit en effet d'un mauvais œil le projet de métropole de Paris qui regroupera, d'ici 2016, la capitale et 20 à 30 grosses agglomérations et aura des compétences importantes en matière de logement.