



## Enjeux des transports & développement durable en Ile de France.

### Journée débat 29 juin 2010 - Introduction

Bienvenue à tous pour cette journée débat. le rôle d'un CRTE est d'organiser des débats pour ses syndicats sur des sujets transverses. Précédemment nous avons organisé des débats sur la loi de représentativité de 2008, le STIF, le Livre Blanc des transports...; Aujourd'hui, au regard de l'actualité le thème du développement durable, des transports, du Grand Paris et de sa gouvernance est pour nous une évidence.

L'idée du Grand Paris, ne date pas de juin 2007 et du discours prononcé par Nicolas SARKOZY à Roissy. C'est en fait un vieux combat de la gauche datant des années 1920 et repris aujourd'hui par la droite. Plus récemment en mars 2005, une vingtaine de personnalités, architectes, urbanistes, géographes, historiens, publient dans le "Nouvel Obs" un appel en faveur d'un "Paris Métropolitain", avec en tête le modèle du Grand Londres.

Parmi les grandes villes du monde, Paris est celle qui possède le territoire le plus exigu avec seulement 89 km<sup>2</sup>. pour un peu plus de 2,1 millions d'habitants. Madrid est six fois plus étendu et Berlin neuf fois plus. Qu'en au Grand Londres, l'autorité du maire s'exerce sur un territoire de 1579 km<sup>2</sup>. et sur 7,5 millions d'habitants.

Historiquement la limitation du territoire de Paris a été une volonté politique, qui remonte à la Fronde, sous Louis XIV, et surtout à la Révolution de 1789, puis celles de 1830, 1848 et de la Commune de Paris. Paris est toujours perçu comme une ville rebelle, une menace pour le pouvoir en place. Même syndicalement on a toujours freiné l'évolution structurelle des syndicats parisiens. Paris fait peur aux campagnes ! Aujourd'hui même, les pouvoirs de police du maire sont toujours exercés par un préfet de Paris.

Geler Paris dans ses limites de 1860 a d'abord été un moyen de renforcer le contrôle policier de l'Etat sur sa capitale, c'est à dire sur le lieu le plus stratégique du pouvoir politique en France. Tout au long de la IIIe. République, dominé par des élus de province, celle-ci a été hostile à la constitution d'un contre-pouvoir parisien, ce que n'aurait pas manqué d'être le maire d'un Paris de 4 ou 5 millions d'habitants. D'autant qu'un Grand Paris élargi aux communes environnantes aurait eu toutes les chances d'avoir un conseil dominé par la gauche.

Un nouvel agrandissement de Paris serait théoriquement possible - une loi pourrait l'imposer - mais politiquement exclu, les villes des banlieues environnantes y sont farouchement opposées. La création d'un Grand Paris aujourd'hui, ne peut donc se concevoir que sous la forme d'une structure de coopération intercommunale.

Paris est la seule grande ville à ne pas être dotée d'une structure de gouvernance à l'échelle de l'agglomération, alors que Lille, Lyon ou Marseille sont gérées par des communautés urbaines. C'est un paradoxe, alors qu'il existe en IdF plus de 100 communautés de communes et communautés d'agglomération. La plus importante "Plaine Commune" ne regroupant que 340.000 habitants ! C'est une anomalie, d'autant qu'il existe qu'une agglomération parisienne, avec un seul bassin d'emploi, d'habitat et de transport. L'Ile de France se caractérise par un "*trop plein*" de structures intercommunales et par un "*trop peu*" en matière d'intercommunalité. La multiplicité des structures intercommunales en région parisienne est donc plus un problème qu'une solution. Elle est le signe d'une balkanisation des pouvoirs et la traduction des multiples rivalités entre acteurs politiques franciliens, de leur incapacité d'aborder ensemble des problèmes qui leur sont communs. L'autre grand paradoxe c'est que Paris ne fait partie d'aucune de ces structures intercommunales. En Ile de France les intercommunalités se sont construites non seulement *sans*, mais très souvent *contre* Paris. Alors qu'en province elles se sont constituées autour de la ville centre !

De plus, longtemps une grande partie de la petite couronne avec la "banlieue rouge" a formé un véritable système géopolitique local, qui reposait sur le contrôle des municipalités PC et des conseils généraux du Val de Marne et de Seine Saint-Denis. Et il n'était pas question pour les élus PC d'envisager de perdre leur autonomie au profit d'une communauté urbaine. Aujourd'hui, ces blocages ont commencé à évoluer, mais la bataille autour de l'héritage du PC, qui oppose le PS, les Verts et la droite et, bien sûr, les élus PC restant, a un impact important sur le projet Grand Paris. Ce qui se joue à travers le Grand Paris, c'est l'avenir de la métropole et la vie quotidienne de ses habitants, mais aussi une question géopolitique, celle du pouvoir, des rivalités qui opposent des acteurs politiques ou autres, pour le contrôle des différents territoires et de ses lieux de pouvoirs. Avec au dessus de cela, le combat entre la région et l'Etat pour reprendre la main sur l'Ile de France.

Que l'on parle de Grand Paris, de Métropole ou de Région capitale deux problématiques coexistent:

- Premièrement, celle du projet urbain, à savoir : quelle politique des transports ? Faut-il donner la priorité aux transports en commun ou à la voiture ? Faut-il privilégier un métro en petite couronne ou une ligne, plus extérieure reliant les principaux pôles de développement de la région ?
- Deuxièmement, celle de la gouvernance: Comment faire émerger des politiques adaptées et efficaces avec un si grand nombre d'acteurs ? Quels outils opérationnels, quelles politiques, incitatives ou coercitives mettent en place ?

Nous pouvons résumer le système de gouvernance actuel en IdF en une seule agglomération et trop d'institutions, avec une Région, huit départements.

Chacune de ces institutions ayant des missions principales: l'aménagement du territoire pour la Région, l'action sociale pour les départements, l'aménagement urbain et le logement pour les communes.

Mais chacun a aussi tendance à s'occuper de tout, sans réelle cohérence, en vertu du principe de compétence générale des collectivités territoriales.

Les Conseils généraux par exemple, ont créé des agences de développement qui cherchent à attirer de nouvelles entreprises sur leur territoires et des offices départementaux d'HLM pour construire des logements sociaux. A contrario, le pouvoir que possèdent les maires ou les "petites" intercommunalités de décider quel terrain est constructible et quel permis de construire doit être accordé apparaît comme un obstacle majeur à l'application de la loi SRU de décembre 2000, dont l'article 55 prévoit un minimum de 20% de logements sociaux à l'horizon 2020 dans les communes urbaines de plus de 1500 habitants, pour ce qui concerne l'IdF.

En effet, les plans locaux d'urbanisme doivent en théorie être compatibles avec le schéma d'aménagement régional de la région, mais dans les faits, seul les PLU sont opposables aux tiers et peuvent donc être utilisés par une commune ou une communauté de communes pour bloquer les projets repris dans le schéma régional d'aménagement.

Autre exemple d'incohérence, l'absence de politique commune de réduction tarifaire dans les transports pour les handicapés (Carte Améthyste non valable dans les Yvelines) ou les retraités sur l'IdF (Carte Séniors non valable en IdF).

Bref, non seulement les doublons sont nombreux, mais certains outils ne sont là que pour contrer l'action d'outils similaires ou concurrents mis en place par d'autres collectivités d'IdF. Cette complexité est encore accentuée par le fait que bien d'autres acteurs qui contrôlent des milliers d'hectares en IdF ( RATP, SNCF, RFF, AdP, la chambre régionale et les Chambres départementales de commerce et d'industrie ) jouent un rôle important dans l'aménagement et le développement de l'IdF, mais défendent leurs intérêts propres.

D'un autre côté le SDRIF élaboré par la Région a un côté catalogue qui lui permet de satisfaire de nombreux acteurs, sans pour autant avoir un réel projet fort. Ce qui pose problème en résumé, ce n'est pas l'existence de contradictions, en soi naturelle, mais bien l'absence d'une structure de gouvernance forte, reconnue et légitime pour les dépasser et pour imposer plus de justice sociale.

D'un autre côté, l'Etat doit assumer financièrement les conséquences des lois de décentralisation envers la région.

Alors que bon nombre de nos militants considèrent que parler du dév. durable ce n'est pas faire du syndicalisme, nous considérons au contraire, que demain le dév. durable au regard de ses conséquences sur nos modes de vie et l'emploi, sera un axe essentiel de l'intervention syndicale au même titre que nos actions sur les conditions de travail et la formation professionnelle.

Cette journée sera articulée autour de trois thèmes de débats:

- En matinée les structures de gouvernance en Ile de France et les projets "Grand Paris & Arc Express"
- L'après midi nous débattons de l'impact sur l'emploi des politiques et mesures européennes concernant l'évolution des modes de transport et la réduction des effets de serrer.

Pour nous aider dans ces débats nous serons accompagnés tout au long de la journée par nos amis du Cabinet SYNDEX, Isabelle JOYEUX et Christian DUCHESNE. Nous aurions pu inviter des institutionnels ou des élus politiques pour nous présenter ces différents sujets, ce n'est pas le choix que nous avons fait pour une raison toute simple. Aujourd'hui, au regard de ces dossiers chacun est à même de se rendre compte qu'en IdF les enjeux de pouvoirs l'emporte sur la cohérence et l'intérêt général et nous ne souhaitons pas être instrumentalisés par les uns et par les autres, même si notre cœur va à gauche.

Nous voulons nous forger notre propre expertise et avis sur ces dossiers. Ces débats serviront également à alimenter notre résolution de congrès, du 17 décembre prochain, sur la politique d'aménagement du territoire en IdF.

En fin d'après midi nous aurons une intervention des représentants de l'URI IdF (Lahouari BOUBEKEUR) et de la FGTE (Edgar STERMER) qui nous apporteront un éclairage pertinent sur ces sujets.

Philippe Goullieux  
Secrétaire général du CRTE Ile de France