

POUR UNE ALTERNATIVE AU GRAND PARIS

Le projet présidentiel du Grand Paris avance à marches forcées, dans un contexte de faiblesse et d'émiettement du pouvoir régional et de réforme territoriale autoritaire qui déstabilise les solidarités de proximité. Reprenant la main au nom de l'Etat, Nicolas Sarkozy a affirmé sa volonté de faire de Paris une « ville-monde », au même titre que New York, Londres, Tokyo ou Shanghai, dotée d'une « masse critique suffisante pour rivaliser avec les grandes capitales internationales ¹». D'où la décision imposée par le haut d'accentuer l'attractivité de l'agglomération, d'y concentrer davantage de fonctions supérieures de conception et de commandement, d'actifs qualifiés, de flux de marchandises et de capitaux. Alors que l'Ile de France est déjà la région la plus riche d'Europe, première destination touristique de la planète et avec 700 000 entreprises, deuxième pôle mondial d'implantation de grandes sociétés... nous devons – dans un contexte de raréfaction des ressources- à la fois aller vers plus de sobriété et stopper cette course au « toujours plus » d'accumulation et d'accaparement de richesses, mais aussi s'atteler d'urgence à la mise en œuvre de leur partage.

N.B. Notre réflexion porte sur l'ensemble de la région Île-de-France et ne s'arrête pas à la seule zone agglomérée du Grand Paris. Elle intègre le péri-urbain et l'espace rural.

1 Lettre de mission de Christian BLANC, secrétaire d'Etat chargé du développement de la région capitale.

SOMMAIRE POUR UNE ALTERNATIVE AU GRAND PARIS

I. RAPPEL DU CONTEXTE

II UN PROJET GOUVERNEMENTAL INACCEPTABLE

Constat n° 1. Du marketing architectural, masquant la démesure et le gaspillage de ressources

Constat n° 2. Une confusion entre taille et performance

Constat n° 3. Une consommation irréversible d'espace naturel et rural menaçant la qualité de vie des franciliens

Constat n° 4 Une programmation urbaine coûteuse, au bénéfice des grands groupes

Constat n° 5. Une concentration d'activités de prestige sur quelques « pôles d'excellence » qui détruit le tissu socio-économique des villes

Constat n° 6. La réforme territoriale et le Grand Paris font jouer la concurrence entre les élus et aggravent l'émiettement de la gouvernance

III DES DESEQUILIBRES GRANDISSANTS

Constat n° 7. L'Ile de France siphonne les « forces vives » des régions du Nord et de l'Est

Constat n° 8. Une augmentation de toutes les inégalités territoriales internes

Constat n° 9. Une explosion de la demande de transports, à laquelle le réseau Grand-Paris-Express répond très partiellement

IV. NOS PROPOSITIONS

Proposition n° 1. Mettre en oeuvre des critères de développement humain et de bien-être durable

Proposition n° 2 Respecter l'emboîtement des échelles, négociées entre elles

Proposition n° 3 Sauvegarder les espaces naturels et agricoles et reconquérir notre souveraineté alimentaire

Proposition n° 4. Programmer une offre de logements, répondant aux besoins des

habitants

Proposition n° 5. « Intensifier la ville »

Proposition n° 6. Organiser des grandes intercommunalités à l'échelle des bassins de vie

Proposition n° 7. Procéder au rééquilibrage entre l'Ile de France / autres régions

Proposition n° 8. Relocaliser les activités et les emplois près des populations

Proposition 9. Des transports au service des besoins des francilien-n-es

CONCLUSION : Vers une fédération régionale des intercommunalités ?

I. RAPPEL DU CONTEXTE

Dans un discours de Septembre 2007, Nicolas Sarkozy annonce son intention d'effectuer une « consultation internationale pour l'avenir du Paris métropolitain », à l'horizon 2030. Lancé en Avril 2008, cet appel à projets a pour but de produire « *une pensée territoriale consacrée à l'avenir de la métropole du XXIème siècle en général, et à l'avenir de l'agglomération parisienne en particulier* ». Partant du constat que Paris ne posséderait pas encore « le statut, l'identité et la cohérence d'une métropole », il s'agit de « fournir des orientations théoriques et des propositions pratiques capables de nourrir les réflexions relatives au processus de croissance métropolitaine de l'agglomération parisienne ». En mai 2008, Christian Blanc est nommé secrétaire d'Etat chargé du Développement de la Région Capitale et s'attelle à la conception d'un réseau de transport express qui relie des grands pôles de développement économique. Dix équipes internationales d'architectes sont sélectionnées et leurs propositions exposées d'Avril à Novembre 2009.

Par ailleurs, en mars 2009, le Comité pour la réforme territoriale rend un rapport (dit « rapport Balladur ») proposant la fusion du département de Paris avec ceux de la petite couronne (92, 93, 94) à l'horizon 2014. Projet soutenu par Philippe Dallier, sénateur du 93, vice-président de la délégation sénatoriale aux collectivités locales et à la décentralisation.

Une loi du 3 Juin 2010 relative au Grand Paris définit le réseau de transport public. Elle crée la Société du Grand Paris (SGP), établissement public confié à André Santini, chargé de la mise en œuvre de ce réseau. Elle prévoit également des dispositions en matière de développement territorial et de logement (avec les Contrats de Développement Territorial, entre l'Etat et les communes et intercommunalités²) et la création d'un pôle scientifique et technologique sur le plateau de Saclay, conduite par l'Etablissement Public Paris-Saclay (EPPS).

En Janvier 2011, Maurice Leroy, Ministre de la Ville et Jean-Paul Huchon, président de la Région, présentent leur projet commun pour la modernisation des transports d'Ile de France, intitulé « Grand Paris Express », synthèse du « Grand Paris » (porté par l'Etat) et d'Arc Express (soutenu par la région), pour un montant de 32,4 milliards €. Le 26 Août 2011, est publié le décret qui officialise le schéma de transports. Le calendrier est précisé : une enquête publique en 2012, la mise en service des premiers tronçons dès 2018, les Contrats de développement territorial (CDT) -au nombre de 17- soumis à l'enquête publique dans les 18 mois qui viennent.

2 Plaçant ainsi le préfet de région en chef de file de l'aménagement du Grand Paris.

II UN PROJET GOUVERNEMENTAL INACCEPTABLE

Constat n° 1. Du marketing architectural, masquant la démesure et le gaspillage des ressources

Dès son origine, le projet du Grand Paris est critiquable. Car il s'agit d'abord de définir « une image » pour la région capitale, la « vision devant précéder le projet ». D'où le choix, lors de la consultation, de ne fixer aucune contrainte, aucune limite aux dix architectes sélectionnés, si ce n'est de rendre séduisante l'organisation à grande échelle de la croissance de cette « ville-monde ». On leur a dit : « allez-y, faites-nous rêver... » En faisant l'hypothèse que cette liberté allait générer un supplément d'âme et de créativité. Le résultat est au contraire une approche « hors sol » qui minimise l'existant, qui ignore les données de l'histoire, de la géographie et de l'environnement, la sociologie des lieux et la temporalité des projets, comme si une bombe à neutrons avait effacé les habitants des territoires. Le record étant le projet d'urbanisation Paris/Le Havre sur 220 kms.

Cette vision fait également table rase de tous les travaux antérieurs sur l'aménagement de l'agglomération, notamment le Schéma Directeur Régional d'Ile de France (SDRIF) de 2008, élaboré en concertation avec les élus, les acteurs socio-économiques et les associations. A l'inverse, les décisions descendantes prises au sommet de l'Etat sont justifiées, au motif du régime d'exception dont bénéficierait une capitale mondiale. Le tout dans une débauche de triomphalisme, une densification à outrance de tous les délaissés de l'agglomération, sans s'interroger sur les raisons objectives de cette vacance, ni sur la nécessité de « respirations » dans cette occupation intensive de l'espace...

Au prétexte d'un recentrage sur la zone agglomérée, la grande banlieue est abandonnée, les anciennes villes nouvelles (un million d'habitants) ont disparu des cartes et le rural n'est plus qu'un résiduel de la banlieue dense, un espace servant et une réserve foncière. Les grands projets d'aménagement atteignent des records en termes de gâchis de ressources, de raréfaction d'espaces, d'explosion des prix fonciers... En témoignent les projets d'extension de la Défense avec 14 immeubles de grande hauteur, le plateau de Saclay devant accueillir pas moins de 50 000 personnes en 2015³, des perspectives pour l'aéroport de Roissy -58 millions de passagers et 2 millions de tonnes de fret - à 100 millions de passagers et 5 millions de tonnes de fret en 2030... Ou encore le projet pharaonique de port multimodal d'Achères (projet Confluence) devant accueillir le trafic de marchandises en provenance du Havre et du Nord de l'Europe, d'une capacité d'accueil supérieure à celle de Gennevilliers, soit plus de 250 000 conteneurs sur une surface de 420 hectares...

Constat n° 2. Une confusion entre taille et performance

Est-il raisonnable d'envisager une urbanisation aussi démesurée que Paris/Le Havre sur

3 L'EPPS prévoit certains bâtiments de plus de 20 m et une tour pour étudiants de 50 m, les hauteurs allant bien au-delà de ce qui est retenu par les PLU communaux.

220 km, une sorte de Dubaï à la française ? Alors qu'autrefois, les Schémas Directeurs d'Ile de France veillaient à contenir la croissance de la population régionale, on rouvre les vannes d'une course au gigantisme, valorisant l'accroissement démographique actuel de 80 000 nouveaux franciliens par an - score jamais égalé⁴ - comme condition nécessaire pour que Paris puisse « jouer dans la cour des grands ». Conception bien démodée, après le drame de Fukushima montrant l'impossibilité de gérer les risques d'une grande ville comme Tokyo. De même, au point de vue économique, vouloir concentrer les richesses et les actifs qualifiés sur quelques grands pôles hyperspécialisés combinant attractivité et compétitivité (notion de « cluster »), semble entériner une vision mécaniste où le développement économique entraînerait forcément un progrès social, mais aussi fait l'impasse sur les conséquences pour les populations des autres régions d'une politique aussi sélective.

En matière de transports, la vision trop simple d'un seul bassin économique francilien qu'on pourrait traverser de part en part et qu'il suffirait de desservir grâce à un réseau de transport rapide, dans une illusion de vitesse résolvant tous les problèmes, paraît là encore rencontrer ses limites. Avec une segmentation grandissante des territoires, exprimée par des flux de 35 millions de déplacements par jour, on atteint des niveaux de saturation ingérables. Il apparaît qu'une croissance inéluctable de l'Ile de France qu'il suffirait d'« organiser » est irresponsable sur le plan environnemental, insupportable sur le plan social, induisant des coûts techniques très élevés et des gaspillages de toute nature.

Constat n° 3. Une consommation irréversible d'espace naturel et agricole menaçant la qualité de vie des franciliens

La zone rurale est oubliée et considérée comme une réserve foncière à disposition des urbains, confondant ainsi « espace libre » et « espace disponible ». Malgré la faible construction de logements en Ile de France, la disparition irréversible des terres agricoles et des espaces naturels se poursuit, au rythme de 940 ha / an⁵ de 2003 à 2008, principalement dans la « ceinture verte » située aux franges de l'agglomération, liée au développement de l'habitat individuel mais aussi aux zones d'activités, dont les surfaces sont en forte progression.

Des grands entrepôts de transports-logistique s'alignent le long des axes routiers (En Seine et Marne : 6,6 millions de m² de locaux d'activités de 1990 à 2007), de vastes complexes commerciaux défigurent nos zones périurbaines et menacent les coeurs de villes existants (En banlieue Nord : Aéroville en construction à Roissy peut concurrencer O'Parinor à Aulnay-sous-Bois; le nouveau Millénaire porte d'Aubervilliers risque d'assécher le petit tissu d'artisans-commerçants des 4 chemins de Pantin /Aubervilliers ou

4 Accroissement annuel moyen de 1999 à 2009 (contre 33 000/an de 1990 à 1999) dû essentiellement à l'excédent naturel (solde du nombre de naissances – nombre de décès).

5 IAU, note rapide n° 537, Fév 2011. Il s'agit malgré tout d'une amélioration (la DRIAAF faisait état d'une consommation de 1200 ha de 1999 à 2003). Tout porte à croire que la tendance soit repartie à la hausse en 2009-2010.

du centre Saint-Denis Basilique). Les nouveaux projets d'activités dans les « zones stratégiques du Grand Paris » viennent encore accélérer cette fragilisation de l'espace rural : 1000 ha menacés sur le triangle de Gonesse par l'extension du Grand-Roissy, 500 ha promis aux « Villages Nature » de Val d'Europe dans le cadre de l'extension de Disneyland-Paris, 200 ha de la plaine Montjean convoités par un projet à Rungis/Seine-amont, des espaces cultivés et des berges de la Seine sacrifiées pour la plateforme multimodale d'Achères, etc. Quant au plateau de Saclay, l'urbanisation du « plan Campus » remet en cause les promesses de préservation des terres agricoles, par la mise en péril de l'économie générale des exploitations reposant sur une organisation du travail globale, avec un équilibre entre activités complémentaires.

Absurdité de la situation : alors que la région Ile de France dispose de terres d'excellente qualité parmi les meilleures d'Europe - dont la richesse a donné son nom à notre nation - , elle a quasiment perdu toute souveraineté alimentaire : elle ne produit plus que 1,6% de ses besoins et importe à grands frais des petits pois et haricots verts du Kenya et des pommes de Chine ou du Chili, le plus souvent par fret aérien, profitant de la non-taxation du kérosène et de l'autorisation de vols de nuit de Roissy qui empoisonnent le sommeil d'un million de riverains. Une exception insoutenable avec les exigences du Grenelle de l'environnement et la préservation de la santé des franciliens. Dans un proche avenir, ces terres agricoles constitueront une ressource irremplaçable pour répondre aux besoins en produits frais à moindre coût de 12 millions de franciliens et parer à une vulnérabilité accrue, liée à des crises prévisibles en matière de transports et/ou d'énergie.

En matière de biodiversité, les grandes zones stratégiques d'Ile de France se situent principalement dans les massifs forestiers, le long du fleuve et des rivières et dans quelques zones humides formées dans d'anciennes carrières. Ces espaces forment un axe NO-SE, partant de la vallée de l'Epte dans le Vexin français, en passant par les forêts de Rambouillet et de Fontainebleau pour aller jusqu'au secteur de La-Bassée en Seine et Marne. Mais il est important de préserver également des continuités biologiques entre ces grandes zones, dans des espaces agricoles et urbains de plus petite dimension. Pour stopper cette perte inquiétante de biodiversité, il faut arrêter la fragmentation de tous ces espaces naturels, agricoles et urbains. Les projets du Grand Paris vont à l'encontre de ces préconisations et remettent en cause la loi Grenelle 2.

Constat n°4 Une programmation urbaine coûteuse, au bénéfice des grands groupes

Personne ne conteste le médiocre bilan de la production de logements neufs en Ile de France : on comptabilisait par an 36 000 logements « commencés » de 2000 à 2009⁶, il en faudrait 70 000 pour répondre à la demande. Mais sur ce total, combien concerne les besoins internes à la région des mal logés et combien sont destinés à l'accueil de jeunes actifs venant d'autres régions ? Il s'agit à la fois de répondre à l'urgence de la demande interne, tout en veillant à ne pas l'accélérer, grâce à une politique d'aménagement du territoire qui permette le report de l'attractivité francilienne sur les régions voisines et les autres métropoles.

La loi Grand Paris reprend à son compte l'objectif de 70 000 logements par an, en faisant des « Contrats de développement territorial » (CDT) l'instrument technique de cette mise en œuvre. Dix projets de territoires ont été identifiés⁷ - comprenant 17 CDT - sur les pôles de développement construits autour des futures gares du métro automatique, censés « fabriquer la ville » dans sa globalité : logement, transports et déplacements, équipement commercial, développement économique, sportif et culturel, espaces naturels et paysages... Ces contrats, de nature prescriptive, échappent au SDRIF et sont négociés directement entre les collectivités locales et le préfet de Région : un urbanisme autoritaire, reposant sur la « valorisation immobilière » autour des gares et sur des partenariats publics/privés (PPP) - très coûteux à long terme - avec les majors du BTP (Bouygues, Eiffage, Vinci, Unibail) qui illusionnent les élus mais ne compensent pas le désengagement de l'Etat. Politique au coup par coup, aux antipodes d'une stratégie d'aménagement du territoire raisonnée, sur la durée, déclinée par territoires.

Dans certains cas, on densifie à outrance (La Défense, Saint-Denis/le Bourget/Roissy), dans d'autres, on favorise l'étalement urbain (triangle de Gonesse, plateau de Saclay). Tandis que Paris, avec une des densités les plus élevées du monde, poursuit sa sur-occupation de l'espace (dans le 15ème : le doublement du centre commercial Beaugrenelle, le projet de tour Triangle, immeuble de bureaux de 180 mètres). Ces très grosses opérations font l'impasse sur des délaissés essentiellement localisés aux franges de la zone dense, qui pourraient être requalifiés aisément par des interventions de petite taille. Et sur les anciennes Villes Nouvelles qui disposent d'importantes réserves foncières⁸, mais qui ne bénéficient plus aujourd'hui des garanties d'équilibre habitat/emploi⁹ que leur conférait leur ancien statut.

6 IAU, Note rapide n° 537, Février 2011.

7 La Défense, St Denis/Pleyel, Gonesse-Val de France, Roissy, le Bourget, Est 93, Cité Descartes, Sud Parisien, Plateau de Saclay, Confluence Seine /Oise (Cergy/ Conflans / Achères).

8 Cergy-Pontoise a été intégrée récemment dans le projet « Confluence » de Conflans-Achères.

9 Avec les risques d'une fonction résidentielle trop exclusive et d'une hausse massive des déplacements.

Constat n° 5. Une concentration d'activités de prestige sur quelques « pôles d'excellence » qui détruisent le tissu socio-économique des villes

Les projets de « cluster mondiaux » représentent la forme la plus aboutie de spécialisation des territoires, faisant disparaître les fonctions tertiaires supérieures des cœurs de villes existants. Dans le cadre du Grand Roissy, le déménagement programmé à Villepinte de l'ensemble du parc des expositions de la porte de Versailles délocaliserait la fonction « congrès » parisienne, tout en permettant au fonds de pension Unibail de réaliser sur les espaces ainsi libérés une juteuse « opération-tiroir » immobilière, dont la tour Triangle. Sur le plateau de Saclay, sans analyser pourquoi juxtaposer côte à côte des centres de recherche n'a jamais réussi à les faire vivre ensemble, le Grand Paris projette de poursuivre la densification de ce « cluster » : déménagement de la faculté d'Orsay (avec libération de terrains pour les promoteurs immobiliers), départ d'Agro-Paris-Tech de Plaisir-Grignon (dont les locaux viennent d'être rénovés et dont les cultures continueraient à être exploitées dans la plaine de Versailles), de l'Ecole Centrale¹⁰ et de la faculté de pharmacie de Châtenay-Malabry, d'EDF de Clamart (au moment où arrive enfin le tramway), délocalisations de Paris de l'Ecole des Mines-Paris-Tech, du siège de l'Agro, de Télécom-Paris-Tech, etc... Ceci alors que s'organise de plus en plus activement le refus des personnels concernés, dans la crainte légitime que ces regroupements gigantesques ne génèrent une réduction d'effectifs, ainsi qu'un accroissement des déplacements et de la souffrance au travail.

Ces projets mobilisent des budgets faramineux (1,5 milliard d'investissements estimés par Auchan à EuropaCity pour un vaste centre de shopping de luxe, déguisé en « espace de loisirs et de culture de la banlieue Nord » sur le triangle de Gonesse ; 650 millions d'euros pour un World Trade center à Roissy, 1,8 milliard pour l'extension de Disneyland...) et réclament des investissements publics massifs (en matière d'infrastructures par exemple), y compris des collectivités territoriales. Des perspectives d'emplois largement surestimées font oublier leur coût très élevé, quatre à dix fois plus cher qu'un poste de travail ordinaire dans le tissu urbain¹¹. Ces grands projets n'évoquent jamais les suppressions d'emplois ailleurs, sous l'effet d'une concurrence exacerbée entre territoires. Pendant ce temps, les autres banlieues subissent le désengagement de l'Etat, la disparition des services publics (santé, écoles, justice, sport, culture, police, etc.) et l'effondrement des services de proximité, des petits commerces et de l'artisanat...

Constat n° 6. La réforme territoriale et le Grand Paris font jouer la concurrence entre les élus et aggravent l'émiettement de la gouvernance de l'Ile de France

Déjà, à l'occasion des négociations sur les transports, c'est à qui réclamerait sa gare du Grand Paris Express sur le territoire de sa commune. La mise en place de la réforme territoriale, conduite à marche forcée par les préfets, est encore l'occasion de négocier des projets d'urbanisation en échange de regroupements d'opportunité. Par ailleurs, la

10 La résidence universitaire rattachée à l'Ecole Centrale n'est pas soumise à la même obligation.

11 Estimé à 40000 euros, d'après Guillaume DUVAL, rédacteur en chef d'*Alternatives économiques*.

procédure des Contrats de Développement territorial - qui prétend redonner du pouvoir aux collectivités locales - permet de passer outre les décisions du SDRIF et de s'extraire de toute planification régionale cohérente. Pour arracher les adhésions locales, l'Etat fait miroiter aux yeux des élus des perspectives d'emplois alléchantes et des promesses d'investissements publics en matière de transports, censés garantir la réussite des projets.

Une conscience d'appartenance régionale peine à émerger dans ce patchwork disparate. D'un côté la ville de Paris, riche de taxes et d'emplois, bénéficiant d'une rente de transports exceptionnelle, est accusée par la banlieue de se retrancher derrière le périphérique. De l'autre, des communes de proche couronne, disposant d'un important potentiel économique et dotées d'une future gare, sont tentées de rester dans l'« entre-soi ». Et enfin des banlieues populaires concentrant les classes modestes supportent des surcoûts liés à leur dépendance et sont boudées par des communes plus aisées¹². Dans les zones de grands ensembles, les identités se construisent sur des bases communautaires de quartier, voire d'îlots, contribuant à la fracture civique entre les citoyens et leurs représentants.

Venant complexifier encore la gouvernance de notre région, le degré d'organisation varie considérablement d'un territoire à l'autre. Dans le 93, de puissantes intercommunalités se sont constituées (Est ensemble : 400 000 habitants), tandis qu'en Seine et Marne, des petits regroupements de proximité ont une fonction très locale (Les sources d' Yerres : 9000 habitants). En grande couronne, beaucoup d'intercommunalités se cantonnent à des regroupements défensifs de convenance qui n'atteignent pas la taille nécessaire pour constituer des bassins de vie, rendant aléatoire la construction de véritables « projets de territoire » (au sens loi Voynet du terme). A titre d'exemple, le Val d'Oise - qui souffre du plus fort déséquilibre habitat-emploi régional - compte une vingtaine d'intercommunalités et une trentaine de communes non intégrées dans un collectif, alors qu'on n'y recense que 4 grands bassins socio-économiques¹³. Le projet de réforme territoriale du préfet corrige à la marge cette balkanisation (une quinzaine de groupements proposés). Pour le bassin de Sarcelles (communauté d'agglomération Val de France) qui constitue l'aile Ouest du grand bassin de St Denis et son principal réservoir de main-d'œuvre extérieure, la frontière départementale constitue une véritable barrière administrative (renforcée par le clivage petite/grande couronne). Alors que les actifs val d'oisiens fournissent une contribution majeure à la production de richesses de Plaine Commune, comment faire participer leurs représentants aux décisions qui les concernent ?

Face à cet émiettement, l'initiative prise par la ville de Paris de créer une instance de concertation avec sa banlieue, une « Conférence métropolitaine » en 2006, transformée en Juin 2009 en syndicat mixte d'études « Paris-Métropole » vient encore complexifier la donne. Dans certains cas, elle peut constituer une force de propositions¹⁴, permettant de dialoguer entre exécutifs locaux. Mais elle contribue aussi aux superpositions de pouvoirs, à l'opacité de la gouvernance francilienne (plusieurs échelons de territoires

12 Exemple caricatural : la communauté d'agglomération Vallée de Montmorency (95) comprend toutes les communes du bassin de vie d'Enghien-les-bains, sauf sa ville-centre qui préserve jalousement les retombées de son casino.

13 Cergy-Pontoise, Argenteuil, Roissy-Aulnay et l'aile Ouest du bassin de Saint-Denis (bassin satellite de Sarcelles).

14 Elle a entrepris la rénovation du Fonds de Solidarité régional (FSIR) au bénéfice des communes les plus modestes.

adhérents : communes, intercommunalités, départements, région) et se heurte aux limites des divergences politiques.

III DES DESEQUILIBRES GRANDISSANTS

Constat n° 7. l'Ile de France siphonne les « forces vives » des régions du Nord et de l'Est

Si l'INSEE observe sur l'hexagone de fortes croissances de population dans le Midi et sur la façade atlantique, il n'en est pas de même dans les zones situées au Nord d'un axe Avranches/Lons le Saunier. De la Basse-Normandie à la Franche-Comté, du Nord-Pas-de-Calais à la Lorraine, l'insuffisance de perspectives d'emploi provoque le départ vers l'Ile de France d'étudiants et de jeunes actifs qualifiés en âge de procréer. C'est pourquoi notre région reste la plus jeune de France. Cette attraction est particulièrement importante pour les cadres : entre 2001 et 2006, 98 000 d'entre eux se sont installés à Paris et 75000 dans les Hauts-de-Seine. A l'inverse, la région capitale exporte les familles de 3 enfants et les seniors quand ils ont cessé d'être productifs. Avec des taux de natalité élevé et de mortalité faible, l'Ile de France montre un dynamisme démographique soutenu, qui contribue à 41,8 % à l'excédent naturel de la métropole¹⁵, pour 19% de sa population et 2% de son territoire. En 2030, notre région pourrait représenter les 3/4 de l'excédent naturel de l'hexagone (scénario central)¹⁶. A l'inverse, les prévisions 2030 pour la tranche d'âge des 20-59 ans (les actifs) seraient négatives pour la Champagne-Ardenne (-19%), la Lorraine et la Bourgogne (-15%), etc.

Ainsi, la Picardie enregistre la disparition de ses grands pôles d'emplois et doit gérer les déplacements de ses travailleurs : 23% des actifs de l'Oise exercent leur activité en Ile de France, notamment à Roissy. De même, dans le Centre, 20% des travailleurs d'Eure-et-Loir occupent un emploi francilien et la région vient de décider de subventionner la moitié du transport en TGV de ses actifs vers Paris. L'abandon de la politique d'aménagement du territoire et la disparition de fait de la DATAR dans ses missions traditionnelles ont relégué aux oubliettes la timide politique de rééquilibrage entre Paris et les autres métropoles régionales, conduite après les lois de décentralisation de 1982. Même si le « désert français » engendré par Paris couvre des territoires plus limités que dans les années 50, les déséquilibres provoqués par la concentration excessive des emplois en Ile de France constituent un réel problème.

15 INSEE IDF, « un dynamisme démographique porté par l'augmentation des naissances », *Regards* 2009.

16 « Projections régionales de population à l'horizon 2030 », IAU-INSEE, in *Notes rapides* n° 489, nov. 2009.

Constat n° 8. Une augmentation de toutes les inégalités territoriales internes

L'Ile de France est de loin la région la plus riche de l'hexagone : en 2009, près de 208000 de ses redevables ont versé 1,8 milliards d'euros d'ISF, soit la moitié de l'impôt français collecté. Mais à l'intérieur de la région, jamais les inégalités territoriales - qui se cumulent sur le plan économique, environnemental, social et de santé - n'ont atteint un tel niveau. Notre région est de loin la plus inégalitaire de France : l'éventail est de 1 à 7 entre le revenu minimum¹⁷ des 10% des habitants les plus aisés et le revenu maximum des 10% les plus démunis, contrairement à la Bretagne ou aux Pays de Loire, où l'écart est de 1 à 4. Par ailleurs, 30 communes sur 1300 accaparent aujourd'hui la moitié de l'emploi régional. Les territoires riches concentrent les implantations d'entreprises, tandis que les populations modestes sont reléguées dans des banlieues dortoirs et contraintes aux déplacements. Elles subissent une double peine : la dégradation de leur cadre de vie et du niveau de services et la galère des transports. Une politique qui renforce tous les grands pôles économiques et appauvrit tous les bassins de main-d'œuvre, et « arrose là où il pleut ».

Des banlieues disposant jadis d'un bon équilibre Habitat/ Emploi subissent une dégradation des conditions de vie de leurs habitants. Ainsi, le grand bassin de Saint-Denis (60 communes) est passé en vingt ans de 60% d'adéquation habitat-emploi à 30%. De même, les anciennes Villes Nouvelles, qui ont été conçues dans une volonté d'équilibre des fonctions urbaines, voient se désagréger leurs bassins de vie. Tandis que des grands pôles sans habitants renforcent leur ultra-spécialisation : La Défense, Roissy, mais aussi les quartiers d'affaires parisiens...

Constat n° 9. Une explosion de la demande de transports, à laquelle le réseau Grand Paris Express répond très partiellement

Cette perte de cohésion grandissante des territoires, cumulée avec l'une des plus fortes croissances démographiques des régions d'Europe, entraîne une hausse massive de la demande de transports (+300 000 déplacements par an). Pour y répondre, on développe de nouvelles offres, corrigeant très imparfaitement les importantes inégalités spatiales en matière de desserte. Les fonctions des territoires étant dissociées (habitat, main-d'œuvre, emploi, services...), un diagnostic à court terme consiste à vouloir les relier davantage par une infrastructure lourde, pour qu'elles puissent mieux s'articuler ensemble. Mais poursuivre un objectif de « vitesse » des moyens de transports apparaît illusoire à long terme : le gain de rapidité entraîne une hausse des prix immobiliers, obligeant les habitants à s'éloigner davantage. Plus la ségrégation spatiale s'accroît, plus les besoins de mobilité augmentent et sont coûteux à satisfaire¹⁸ et plus les temps de déplacements s'allongent.

Il est reconnu que Paris possède l'un des meilleurs réseaux de transports en commun au monde. On dénombre dans la capitale - plus de 2 millions d'habitants et 2 millions de

17 Revenu mensuel par unité de consommation (avant impôts) en 2007, Observatoire des inégalités.

18 Marc WIEL, urbaniste, *Grand Paris, un conflit né de la décentralisation*, l' Harmattan, 2010.

salariés¹⁹- 4 fois plus de déplacements en transports en commun qu'en voiture. A l'inverse, le bilan est décevant pour les plus de 5 millions d'habitants de grande couronne, avec 10 millions de déplacements quotidiens en voiture, 5 fois plus nombreux qu'en transports en commun. Ces derniers ne représentent que 17% des déplacements motorisés et la voiture occupe une place grandissante à mesure de l'éloignement de la capitale. Un écart qui continue à s'accroître, en même temps que la dissociation des territoires. Dans l'Est du Val d'Oise, il est courant que les habitants de Villiers le Bel ou de Goussainville consacrent au cours de leur vie 7 années supplémentaires de temps de travail perdu dans les transports. Comment accepter un tel gâchis de ressources écologiques et humaines ?

En cas de flambée du cours du pétrole, il est illusoire de croire qu'on pourrait substituer rapidement les transports en commun à la voiture. Sur beaucoup de réseaux existants, le report modal risque d'être difficile, voire impossible, compte tenu de la saturation des infrastructures : le moindre incident y engendre bouchons et congestion, où l'utilisateur, prisonnier d'un système fermé, est condamné à l'attente. (Exemple du RER D : première ligne SNCF avec un trafic de 550.000 voyageurs/jour, en augmentation de + 5% par an, soit + 25.000 personnes / jour. Eviter la détérioration de la qualité du service nécessiterait 25 nouveaux trains quotidiens, solution impossible à mettre en œuvre avec la saturation de la ligne 20).

Dans ce contexte, lors des élections régionales 2010, EELV a défendu avec ses partenaires de gauche la mise en place du réseau *Arc Express*, un métro automatique de 60 km, fortement maillé, desservant la Petite Couronne et offrant de nombreuses possibilités de correspondances avec les réseaux existants et contribuant ainsi à désengorger les lignes RER et les métros traversant la capitale. Né de la fusion entre ce projet et le réseau du Grand Paris promu par l'Etat, le *Grand Paris Express* (GPE) est un métro automatique à grande capacité d'environ 200 km. Sa mise en service serait échelonnée entre 2018 et 2025.

Mais ce projet souffre de plusieurs inconvénients majeurs. La démesure tout d'abord. La construction de 200 km de métro -en quasi-totalité en souterrain - représente le doublement du réseau existant. Sur une période de huit ans, seulement 25 km seraient construits chaque année, ce qui paraît très surestimé, compte tenu du rythme réel des travaux (beaucoup plus lents qu'en 1900 !), de la limite des moyens techniques mais surtout des financements mobilisables.

Car le manque de financement constitue le deuxième obstacle. Réaliser le projet Grand Paris Express, tout en assurant la mise en œuvre du « Plan régional de mobilisation », nécessiterait la mise en place d'une enveloppe d'environ 66 milliards d'€, soit le montant annuel du budget total de la région Ile-de-France, sans compter le coût de l'entretien (estimé entre 0,8 et 1 milliard d'€ par an). Pour assurer une telle charge, ni l'Etat ni la Région ne sont en mesure de proposer un mécanisme pérenne, permettant de tenir les

19 Avec son extension Paris-La Défense.

20 Interview de Guillaume PEPY, patron de la SNCF, in *Le Monde* du 26 Mars 2011.

délais prévus. Le recours massif à l'emprunt envisagé se heurte à la difficulté de l'Etat de présenter un plan de remboursement crédible. Quant aux préconisations de Christian Blanc de densifier les abords des gares futures pour rentabiliser les opérations, une telle spéculation immobilière ne pourrait que renforcer les inégalités spatiales, en concentrant les emplois sur quelques pôles déjà très fortement déséquilibrés (différence de 1 à 18 entre le nombre d'actifs et d'emplois à la Défense²¹), faisant croître encore la demande de transports.

Troisième problème : une gouvernance qui crée la confusion. La réalisation du projet serait confiée tantôt à la Société du Grand Paris, tantôt au STIF. Même si une coordination entre les deux entités est prévue, on peut craindre une rivalité au détriment de l'intérêt public. Le rôle du STIF et donc de la Région en tant que responsable de l'ensemble des transports, s'en trouverait très fortement réduit.

Quatrième difficulté : certains tronçons n'apparaissent pas justifiés par les perspectives de fréquentation. Tout d'abord la branche « Sud » : la ligne Orly/La Défense (via le plateau de Saclay) n'atteindrait pas un nombre d'usagers suffisant pour la mise en place d'un métro automatique. Ce qui augmente fortement le risque d'une urbanisation massive afin de combler le déficit (11 gares prévues). De même au Sud de Roissy, la gare en plein champ du Triangle de Gonesse est justifiée non pour répondre aux besoins des habitants locaux, mais pour décrocher l'implantation d'« Europa city », projet de shopping de luxe et de loisirs porté par le groupe immobilier Auchan, qui conditionne ses investissements à la mobilisation des fonds publics. Ce qui vient renforcer les arguments précédents pour refuser ces projets phares portés par la société du Grand Paris.

En résumé, la réalisation du projet GPE - tel que présenté fin janvier 2011 - impacterait défavorablement les efforts de modernisation des réseaux existants et retarderait la mise en place d'un réseau complémentaire en proche banlieue. A long terme, le réseau GPE assurerait 20 à 25% des besoins en transports en commun régionaux, soit 7% de l'ensemble des déplacements. Faute de s'attaquer aux causes de la dissociation grandissante de territoires, on peut prédire d'ici une dizaine d'années une augmentation des voyageurs en transports en commun (hors hypothèse de hausse du prix des carburants), qui absorberait entièrement les améliorations de trafic envisagées.

21 Avec 20 000 habitants - soit environ 10000 actifs – et 180 000 salariés.

IV. NOS PROPOSITIONS

Elles s'inscrivent, tout comme notre texte sur la gouvernance, dans notre programme des régionales EELV de 2009, qui affiche les grands objectifs suivants :

- limiter le développement de la région capitale par des coopérations avec les régions voisines ;*
- réduire les inégalités territoriales, améliorer la qualité de la vie, respecter les équilibres naturels ;*
- recréer des proximités, des circuits courts, de nouvelles solidarités ville/campagne.*

Le projet Grand Paris, élaboré en 2007-2008, qui se fonde sur une croissance démographique et une accumulation de richesses incontrôlées en Ile de France et qui compte sur le rayonnement international d'une « ville-monde » pour garantir le développement économique et le bien-être de ses habitants, apparaît caduc, face aux enjeux posés par les crises mondiales économique, sociale et environnementale. Dans la région la plus riche d'Europe, comment se contenter d'une juxtaposition de mesures technocratiques et ponctuelles, en réponse aux urgences de la demande supposée ? Il faut repenser entièrement une offre d'aménagement à long terme, à la fois globale et territorialisée, en associant dès l'amont les citoyens et les élus aux projets, selon un principe de « subsidiarité ascendante » dialoguant avec le pouvoir régional chef de file, doté de compétences et de moyens renforcés.

Proposition n° 1. Mettre en œuvre des critères de développement humain et de bien-être durable

Au nom d'un objectif de sobriété, il faut s'opposer aux opérations mobilisant de gros investissements, aux coûts élevés à l'emploi et engendrant une augmentation des déplacements. De même, l'impératif de partage des richesses réclame de favoriser les projets qui réduisent de façon significative les inégalités territoriales internes à l'Ile de France. Dans ce sens, un pas décisif a été franchi en septembre 2011, avec l'adoption par le Conseil Régional d'une modulation de ses aides selon un système de bonus-malus, sur la base de critères sociaux et environnementaux. L'objectif est de soutenir les politiques innovantes et exemplaires du point de vue écologique, du logement social ou de l'aménagement du territoire. Tandis que les sites qui ne mettent pas en œuvre les dispositions de la loi SRU seront pénalisés.

Pour aller plus loin, nous proposons d'établir une grille de critères de « Développement humain » ou de « bien-être durable »²² à l'échelle des territoires, comme cela a été conduit dans plusieurs régions²³ (cf notions de biens communs, préservation des ressources, partage des richesses, capital social, etc..) Dès 1995, une démarche de ce type a été mise en œuvre en Ile de France avec la MIPES et l'IAU²⁴, basée sur un faisceau d'« Indicateurs

22 Il existe de très nombreux travaux sur ce sujet, depuis le PNUD, jusqu'au rapport VIVERET ou STIGLITZ.

23 Voir les « indicateurs 21 » et « Un indicateur de développement humain à l'échelle des territoires du Nord-Pas de-Calais », Région NPC, Novembre 2009.

24 Sous l'impulsion de Francine BAVAY.

de Situation Sociale Régionale » (ISSR) : axés sur la pauvreté et l'exclusion sociale, ces critères pourraient être élargis à d'autres domaines et territorialisés. Constituant des outils de pilotage pour conduire des stratégies régionales de développement, ces indicateurs pourraient aussi se décliner par bassins de vie, dans le sens d'un rééquilibrage des richesses (schémas et contrats de développement, attribution d'aides aux territoires...) Cette politique régionale devra être mise en cohérence avec la politique nationale proposée en matière de fiscalité écologique.

Proposition n° 2 Respecter l'emboîtement des échelles, négociées entre elles

Le Grand Paris ne s'intéresse qu'à la zone agglomérée desservie par le réseau du métro automatique, délaissant des pans entiers de territoires ruraux et péri-urbains. Dans la répartition actuelle des rôles, l'Etat gère la zone dense et les « territoires de développement », dirigés par des Etablissements Publics d'Aménagement sur des périmètres d' « Opérations d'Intérêt National » (OIN). Nous voulons une agglomération équilibrée, à l'échelle de l'ensemble de l'Ile de France, qui intègre les espaces ruraux comme stratégiques, au même titre que les zones urbaines.

Nous sommes totalement opposés aux Contrats de Développement Territorial (CDT) créés par la loi du Grand Paris, qui organisent le développement sur quelques pôles d'accumulation de richesses autour de la capitale (La Défense, Roissy, Boulogne, Saclay...) et outrepassent les compétences régionales en s'imposant au SDRIF. Nous voulons au contraire construire des solidarités entre les lieux de production des biens et services (Ex Issy-Boulogne) et les bassins résidentiels où vivent les populations qui ont produit ces richesses (Seine-aval).

Nous demandons également d'élargir la réflexion aux régions limitrophes, dont la dépendance vis-à-vis de l'Ile de France s'est fortement accrue au cours des dernières années, en raison de l'effondrement des pôles industriels et urbains du Bassin parisien. Il est important aussi de revoir la hiérarchie des niveaux de décision : le principe de non-tutelle d'une collectivité sur une autre doit être réexaminé. Enfin, la décentralisation a besoin de se concrétiser aussi en Ile de France : il n'y a aucune raison pour que la première région française subisse un régime d'exception, avec un pouvoir confisqué par l'Etat, pour des questions qui concernent au premier chef l'avenir de ses habitants.

Proposition n° 3 Sauvegarder les espaces naturels et agricoles et reconquérir notre souveraineté alimentaire

Nous affirmons que les terres fertiles d'Ile de France constituent un bien commun au service de tous, qui ne doit pas être privatisé au profit de quelques-uns. Le SDRIF de 2008 prévoit la protection des principaux espaces naturels et forestiers et la majeure partie des terres agricoles, en zones rurales ou périurbaines. Il reste à valoriser à la fois le rôle économique de l'agriculture en tant qu'activité, mais aussi le rôle écologique joué par les espaces naturels inclus dans les zones agricoles ou urbaines. Une priorité à l'heure de la reconversion écologique de l'économie. L'avenir de notre bien-être, de notre santé, de la

qualité de vie, l'avenir de nos enfants dépendent de notre capacité à conserver notre patrimoine et nos ressources naturelles et à recréer et valoriser une agriculture vivrière de proximité, afin que les franciliens aient accès à des produits frais de qualité.

La fragmentation spatiale organisée par les projets du Grand Paris, comme sur le plateau de Saclay ou le triangle de Gonesse, n'est pas acceptable. Il faut maintenir des grands territoires naturels et recréer des liaisons entre espaces agricoles et urbains. Les principales zones de biodiversité doivent être reliées entre elles, afin de constituer des « continuités biologiques » (Trame Verte et Bleue du Grenelle, Schéma régional des continuités écologiques du SDRIF). La sauvegarde des espaces naturels au cœur des villes, en diminuant les pollutions, participe aussi à la lutte contre le changement climatique.

Il ne s'agit pas de prévoir des « conservatoires agricoles » à distance des zones urbanisées, mais d'imaginer des formes mixtes qui intègrent l'agriculture de proximité comme une activité économique à part entière au cœur des villes, en trouvant sa place à toutes les échelles (potagers, jardins familiaux et /ou partagés, jardins d'insertion, AMAP, groupements coopératifs, parcs publics agricoles, filières agro-alimentaires). A côté de mesures foncières et de protection des terres fertiles, il faut mettre en place des circuits de distribution solidaires sur des bases équitables, des circuits courts pour la restauration collective et autres modalités nouvelles contribuant à juguler la captation de la plus-value par les distributeurs /transformateurs²⁵.

Proposition n° 4 Programmer une offre de logements, répondant aux besoins des habitants des bassins de vie

Nous réaffirmons notre engagement pour le droit au logement, les logements très sociaux, l'intermédiation locative, la taxation ou la réquisition des logements vacants, pour permettre aux jeunes, aux familles monoparentales de trouver des habitats adaptés à leurs besoins (logements individuels, colocation, collectifs autogérés, coopératives d'habitants) ... A plus long terme, on ne peut se contenter d'accompagner la demande de façon uniforme sur l'Ile de France, ou encore de se focaliser sur le seul champ de la loi SRU²⁶ (soit moins du quart des collectivités locales), même si faire respecter un tel dispositif constitue un levier d'action non négligeable. De même, la reconversion de bureaux en logements, très coûteuse, ne dispense pas d'une réflexion sur des mesures préventives destinées à empêcher la prolifération de nouvelles surfaces tertiaires²⁷ notamment à l'Ouest de l'agglomération (extension de la Défense sur 700 ha notamment). C'est pourquoi il apparaît nécessaire, non seulement d'accompagner de façon sélective la demande, mais aussi de faire émerger une offre plus territorialisée, qui permettrait de construire dans les zones déficitaires en logements et en parallèle, de veiller au développement de l'emploi dans les bassins d'habitat qui en sont dépourvus.

25 Cf les travaux de la Commission Agriculture EELV-IDF.

26 Le dispositif ne concerne que 382 communes sur 1300. Et sur ce total, on relève 82 « mauvais élèves ».

27 Il existe 5 millions de m2 de surfaces de bureaux vacants. La région finance 1500 euros par reconversion en logement, ce qui est trop faible pour constituer une réelle incitation.

Les objectifs du Grenelle 2 incitent les aménageurs à "faire la ville sur la ville", principe auquel nous ne pouvons que souscrire. Car il améliore la qualité de vie urbaine : plus de population, davantage d'activités, de commerces, d'équipements, de transports et moins d'isolement. Ce qui permet de combiner à la fois mixité sociale et mixité fonctionnelle. Des opérations de taille modeste peuvent être conduites qui créent de l'activité, en particulier dans le domaine de la réhabilitation, de l'isolation phonique et thermique et des énergies renouvelables. Plutôt qu'un dispositif descendant autoritaire, nous réclamons la mise en place d'« ateliers du vivre ensemble », qui assureraient une maîtrise d'oeuvre collective avec les habitants, afin de définir les besoins de chaque bassin de vie.

Proposition n° 5 . « Intensifier la ville »

Il s'agit de dépasser la notion de « ville dense », avec les effets pervers du zoning : ici, concentrant massivement des bureaux dans des tours - au risque de quartiers inanimés - et là des logements sans activités, au risque de renforcer des quartiers dortoirs. La recherche de densité va jusqu'à proposer des tours dans Paris, ou le doublement de la Défense, au nom du « développement durable », ce qui est quand même un comble. A l'inverse, il faut promouvoir ce qu'on appelle la « ville intense »²⁸ qui se décline selon plusieurs modes. L'intensification urbaine consiste à démultiplier les fonctions dans le temps : là où résident les populations, on rajoute sur le territoire des fonctions manquantes ou insuffisantes comme l'emploi, les services, les commerces ou les loisirs. Ce qui favorise une dynamisation de la vie dans les quartiers. Par ailleurs, l'intensification des espaces permet leur adaptabilité à répondre aux besoins immédiats de services, en changeant de fonction en temps réel. Il s'agit de mutualiser et de maximiser l'utilisation des équipements publics "affectés" à une fonction en les ouvrant à d'autres, pour les rendre plus adaptables (ex les groupes scolaires, pouvant accueillir des activités de services, de formation dans les temps intersticiels). Ce qui pose la question du décloisonnement des services, du municipal à l'Etat, mais également de façon horizontale, entre domaines.

Aux grands projets périphériques dévoreurs d'espaces et peu créateurs d'emplois, nous préférons des activités de petite taille, dans le tissu urbain. Il s'agit de s'affranchir de l'approche habituelle qui consiste à répondre à une demande explicite du marché, celle des entreprises et des investisseurs, pour partir des besoins de la population. Nous demandons l'élaboration de diagnostics de territoires identifiant les fonctions manquantes et la mise en place de mesures d'« intensification urbaine » pour diversifier l'offre. En rééquilibrant la relation habitat/ emploi, on pourrait développer l'emploi « présentiel » lié à la population qui se trouve là dans la journée : services publics et de proximité, circuits courts, économie sociale et solidaire, petit commerce et artisanat, services à la personne... Seraient ménagés par ailleurs des « espaces de respiration », en s'inspirant des expériences des « Villes lentes » et « villes en transition »²⁹. Dans la gamme des activités offertes, sera prise en compte une relation positive avec l'arrière-pays rural, assurant une

28 *Regard sur la ville durable, vers de nouveaux modes de vie*, Jean-Pierre Cuisinier, Alain Maugard, CSTB, 2010.

29 <https://www.entransition.fr/>

fonction de souveraineté alimentaire, sous forme d'une « ceinture vivrière ». Des aides à la reconversion écologique de l'agriculture existent, elles doivent être renforcées.

Proposition n° 6. Organiser des grandes intercommunalités à l'échelle des bassins locaux

Nous refusons à la fois le système du Grand Paris, avec un hypercentre et des dépendances en étoile, mais aussi l'émiettement de petits territoires organisés en intercommunalités de convenance ou de repli, reconduites à quelques retouches près dans le cadre de la réforme territoriale. Nous préconisons une organisation plurielle avec des grands et des petits bassins de vie, qui épouserait la diversité des territoires vécus (qu'ils soient ruraux ou urbains). Des coopérations inter-territoriales reposant non pas sur des alliances « entre soi », mais sur de réelles solidarités à l'intérieur d'un territoire de cohésion sociale, qui s'affranchiraient des frontières administratives et notamment des départements. En donnant une priorité au maillage interne pour les transports. Afin de construire des projets fédérateurs faisant la part belle au culturel, dans une construction collective des représentations de ce qu'on appelle une « communauté de destin » dans chaque bassin socio-économique.

Ceci suppose des diagnostics de territoires mobilisant les habitants - avec des débats publics de proximité - et des outils de démocratie participative, qui ne se contentent de demander aux populations leur avis, mais qui leur fournissent au préalable les moyens de se forger un jugement³⁰.

Proposition n° 7. Procéder au rééquilibrage Ile de France / autres régions

Il faut relancer une véritable politique nationale de rééquilibrage entre les différentes régions, en restaurant les métropoles d'équilibre, une fiscalité nationale d'incitation/dissuasion pour opérer une redistribution géographique de l'activité économique. Il s'agit d'éviter d'installer en IDF tous les grands équipements, les sièges des grandes entreprises, par la limitation des investissements attractifs, afin d'éviter les déplacements forcés de populations. Il faut à la fois un système d'aides dans les autres régions pour développer la formation et l'emploi local, pour accueillir des activités du tertiaire supérieur. Mais aussi conduire une politique de main-d'œuvre et de formation en Ile de France, afin de qualifier les actifs franciliens plutôt que d'attirer les cadres extérieurs.

L'Ile de France doit mener des coopérations avec les régions voisines, notamment dans le cadre de la reconversion écologique. Pour ce faire, des contrats inter-régionaux seront conclus. De même, le travail de révision du SDRIF doit intégrer l'ensemble des régions limitrophes du Bassin parisien.

Proposition n° 8. Relocaliser les activités et les emplois près des populations

30 On pourra s'inspirer utilement des propositions pour un livre blanc www.decentralisonsautrement.org

Nous proposons de réorienter les Etats Généraux de la conversion écologique et sociale autour des spécificités territoriales, afin d'activer les gisements de nouveaux emplois, en donnant la priorité à la proximité et aux activités non délocalisables. Un système d'aides locales permettrait à chaque bassin local de construire un projet territorial avec les habitants. Une expérimentation sera conduite pour mettre en place des « bureaux de voisinage »³¹ entre les principaux pôles d'emploi (notamment La Défense) et leur bassin de main-d'œuvre (ex pour la Défense : Argenteuil, vallée de Montmorency, Cergy-Pontoise...) Ils seraient subventionnés en proportion des économies en gaz à effet de serre réalisées.

Par ailleurs, nous refusons la spécialisation à outrance des « clusters » qui accumulent les activités de quelques filières sur un même espace, asséchant les autres territoires, générant des aires de recrutement élargies, avec des flux venant de toute l'Ile de France et de régions limitrophes. Nous préférons des pôles d'emplois « généralistes » adaptables, offrant une gamme variée de postes de travail aux populations locales et notamment des emplois de proximité et de services publics, dans un souci de minimiser les déplacements.

Proposition 9. Des transports au service des besoins des francilien-ne-s.

Notre priorité sera le maillage fin à l'intérieur des territoires ou des bassins de vie. Ce développement de liaisons locales doit permettre à chacun de redécouvrir son territoire. Les nouveaux concepts de « ville lente », « ville en transition » nécessitent le développement de pistes cyclables, de voies piétonnes, bien souvent inexistantes. Surtout dans les zones d'activités. Au développement des projets à trop long terme et engageant des moyens financiers non disponibles nous proposons pour la Grande Couronne la création d'un réseau efficace de lignes de bus express.

Nous estimons réalisable la construction d'une rocade de métro en première couronne facilitant ainsi la vie des très nombreux Franciliens qui travaillent dans le cœur de l'agglomération (ce qui implique la reprise des tronçons sud et ouest de la ligne « rouge » du GPE et son complément à l'Est entre Saint Denis /Pleyel et Champigny via Bondy et Val de Fontenay).

Nous préconisons également la création d'un fonds régional permettant le développement à long terme des transports publics, à l'instar du fonds FinÖV mis en place et géré avec grand succès en Suisse. Ce fonds sera alimenté régulièrement par des produits financiers tels que la taxation, en circulation et en stationnement, des véhicules particuliers ou la collecte du versement de transports. En raison de ce qui précède il y a clairement un choix stratégique à faire : il s'agit de choisir 50% des projets mais qui sont susceptibles d'atteindre 75% des résultats escomptés (à titre d'exemple, à réajuster en fonction des disponibilités financières).

31 C'est le terme que nous préférons aux « plateformes de télétravail » : il s'agit d'une sorte d'« entreprise de territoire » qui regrouperait, non pas des salariés qui travaillent dans la même entreprise, mais qui habitent dans la même ville et seraient en télétravail, reliés virtuellement à leur entreprise au sein d'un même local. Ceci afin de diminuer les temps de transports, bénéficier de relations entre collègues et de services communs tout en évitant le retour au domicile.

Les citoyen-ne-s participeront activement à la sélection des projets et à l’attribution des moyens financiers. Une fois les projets choisis, l’ensemble des phases (planification, études, réalisation, financement et maintenance) seront conduites sous l’unique autorité du STIF. Celui-ci décide, en liaison avec la Région et les collectivités locales, de la délégation éventuelle de la maîtrise d’ouvrage.

CONCLUSION : Vers une fédération régionale des intercommunalités ?

Ces constats et ces propositions montrent le rôle stratégique de la Région en matière d'aménagement durable du territoire : elle doit être renforcée dans sa mission. Nous soutenons les propositions du livre blanc « décentralisons autrement » :

1/ doter la région d'un pouvoir réglementaire réel et étendu, afin de pouvoir mieux accompagner la dynamique de développement des territoires de projet ;

2/ donner une compétence sur l'ensemble de la région de l'Agence foncière (EPF);

3/ restaurer l'autorité organisatrice du STIF sur l'ensemble de la région ;

4/ donner un caractère prescriptif aux nombreux schémas que la région élabore, qui puisse s'imposer à des échelons infrarégionaux.

Certains rédacteurs du livre blanc parlent d'instaurer auprès du Conseil régional une « Chambre des territoires » qui regrouperait les Conseils généraux et les intercommunalités, afin d'assurer la mise en cohérence des politiques d'aménagement du territoire des différents contrats locaux.

Ceci permettrait de valoriser le principe d'un dialogue entre « subsidiarité ascendante » partant des bassins de vie et "subsidiarité descendante" de la région, à l'inverse d'une volonté autoritaire de l'Etat voulant imposer « son » Grand Paris.