

Secrétariat général

# COMMISSION SCENARII POUR LA METROPOLE : PARIS – ILE-DE-FRANCE DEMAIN

**PROCES VERBAUX** 

# **SOMMAIRE**

SOMMAIRE	
SEANCE DU 15 NOVEMBRE 2007	
SEANCE DU 20 NOVEMBRE 2007	
SEANCE DU 22 NOVEMBRE 2007	
SEANCE DU 30 NOVEMBRE 2007	
SEANCE DU 7 DECEMBRE 2007	67
SEANCE DU 13 DECEMBRE 2007	84
SEANCE DU 10 JANVIER 2008	103
SEANCE DU 18 JANVIER 2008	129
SEANCE DU 25 JANVIER 2008	159
SEANCE DU 31 JANVIER 2008	185

		4 [			<b>IBRE</b>	2007
$\rightarrow$ $\vdash$ $\triangle$ $\vdash$	VI ( . F	17	$\mathbf{N}(1)$	/ I I IV	IKKE	70107

#### **Etaient présents:**

M. Martial BILD – M. Guy BONNEAU – Mme Catherine CANDELIER – M. Antoine DUPIN – Mme Francine GUILLAUME – Mme Anne HIDALGO – M. Roger KAROUTCHI– M. François LABROILLE – Mme LE NEOUANNIC – Mme Marianne LOUIS – M. Gabriel MASSOU – M. Claude PERNES – M. Jean-Paul PLANCHOU – Mme Christine REVAULT-D'ALLONNES – M. Guillaume VUILLETET

#### Etaient excusés ou absents :

M. Guillaume BALAS, Mme Véronique CARANTOIS, Mme Elisabeth DE FRESQUET, M. Jean-François LAMOUR

# Participaient également à la réunion :

Mme AZEMA, conseillère technique, cabinet du président

Mme DUSSART, groupe Les Verts MIIe EYMARD, groupe Les Verts M. MORENON, groupe MP MIIE MASSON, groupe UDF M. GAUSSEN, groupe PS Mme PROUST, groupe PS M. HERLIN, groupe FN

M. LACOSTE, Directeur général adjoint délégué à la stratégie et au développement, IAURIF M. FOUCHIER, Directeur délégué chargé de la coordination du SDRIF, IAURIF Mme MANCRET-TAYLOR, Directrice Mission SDRIF, UAD M.LIENARD, chargé mission, Mission SDRIF, UAD

L'ordre du jour était le suivant :

- élection des président et vice-président

**M.PLANCHOU**, doyen d'âge de la séance, préside la réunion. Il appelle les candidatures à la présidence de la commission et propose la sienne.

Seule sa candidature est déposée et **il est élu à l'unanimité des présents à l'ouverture de la séance** (M. Martial BILD, M. Guy BONNEAU, M. Antoine DUPIN, Mme Anne HIDALGO, M. Roger KAROUTCHI, Mme LE NEOUANNIC, M. Jean-Paul PLANCHOU, Mme Christine REVAULT-D'ALLONNES, M. Guillaume VUILLETET).

**M.PLANCHOU** appelle les candidatures à la vice-présidence de la commission.

M.KAROUTCHI propose la candidature de M. Claude PERNES.

Seule sa candidature est déposée et **il est élu à l'unanimité des présents à l'ouverture de la séance** (M. Martial BILD, M. Guy BONNEAU, M. Antoine DUPIN, Mme Anne HIDALGO, M. Roger KAROUTCHI, Mme LE NEOUANNIC, M. Jean-Paul PLANCHOU, Mme Christine REVAULT-D'ALLONNES, M. Guillaume VUILLETET).

- validation du calendrier des séances
- premier état des lieux technique présenté par M.LACOSTE.
- **M. PLANCHOU** Cette commission ad hoc va s'investir dans un travail exploratoire, d'orientation, en envisageant quelques scénarii. Nous nous posons la question de l'insuffisance sur un plan institutionnel et sur un plan administratif. Un certain nombre d'études ont été préparées par les équipes de M. Gérard LACOSTE.

Nous devons nous accorder sur ces dates de réunion ainsi que sur un programme d'auditions et sur le mode de déroulement de nos réunions. Nous assisterons à des auditions successives, suivies d'échanges entre les membres de la commission, destinés à faire un bilan avec les équipes techniques.

Compte tenu de la qualité du travail qui nous a été fourni, nous avons décidé que l'équipe de M. Lacoste devait constituer le secrétariat administratif et technique de notre commission. Avant que je n'accorde la parole à M. Lacoste, quelqu'un souhaite t-il intervenir ?

- **M. KAROUTCHI -** M. le Président, je partage en partie de votre point de vue. Or, nous n'avons obtenu le document de soixante-dix pages qu'hier et le dossier ne nous a été remis que ce matin. Il convient d'avoir le temps nécessaire à la lecture des documents, afin de pouvoir réagir et exprimer notre accord ou notre désaccord. Je crains qu'aujourd'hui, nous n'en restions qu'à la mise en place des prochaines réunions. Si nous nous en tenons à exprimer ce que nous pensons de la gouvernance et de l'objectif « Grand Paris », cette réunion risque de ne pas être efficace, dans le sens où nous allons certainement conserver nos opinions respectives.
- **M. PLANCHOU -** Le diaporama constitue un exposé pédagogique et introductif qui n'implique aucune prise de position. Tout comme vous, M. le Ministre, je n'ai pas non plus disposé du temps nécessaire pour prendre connaissance de ces documents.
- **M. MASSOU -** Suite à l'exposé que nous allons entendre, je souhaiterais que nous ayons un échange sur les objectifs des auditions ainsi que sur le choix des personnes auditionnées. Les représentants

de collectivités expriment des opinions très diverses. Je voudrais entendre les arguments de responsables de collectivités dont les sensibilités politiques sont différentes.

J'ai également découvert ce matin un dossier relatif à des travaux de chercheurs. Je suis intéressé par le savoir de ces experts qui se sont forgé une opinion à partir de travaux dans leur spécialité, qu'ils soient architectes, aménageurs ou simplement chercheurs. Peut-être devrions nous nous demander s'il n'existe pas dans notre région d'autres personnalités dont les points de vue pourraient nous intéresser ? Je suis partisan d'une réflexion qui puisse amener à une innovation ou déboucher sur des propositions nouvelles. Bien évidemment, cette réflexion nécessitera beaucoup de travail de lecture et d'écoute de la part de chaque membre de la commission.

- **M. KAROUTCHI -** Je souhaiterais poser une question préalable. A quoi sert cette commission ? Je m'inquiète d'entendre dire que la majorité devait avoir la présidence ou qu'elle aurait dû obtenir la vice-présidence. Je ne voudrais pas que ce travail résulte juste d'une émanation de votre pouvoir exécutif. Il faudrait au contraire que nous puissions échanger nos points de vue et décider ensemble, en évitant que l'avis de la majorité ne s'impose à tous.
- **M. PLANCHOU -** Cette commission est une instance de travail qui étudie des scénarii, et non pas un scénario prédéfini. Nous nous sommes réunis dans l'objectif de pouvoir dire ce que nous pensons.

Entre les différentes auditions, nous voulons avoir un échange avec des techniciens et des experts, par exemple sur des questions de géographie de l'agglomération, ou de finances. Nous pourrons alors sûrement confronter nos points de vue.

Voici une proposition de calendrier prévisionnel :

- La réunion du mardi 20 novembre pourrait notamment être consacrée à auditionner des présidents de conseils généraux, ainsi que des géographes pour aborder notamment les questions de périmètre.
- La réunion du jeudi 22 novembre pourrait viser à enclencher un processus d'échanges entre nous. Ensuite, nous pourrons échanger avec des techniciens sur les questions de fiscalité ou de finances mais aussi avec d'autres instances financières. Nous ferons en sorte de mettre à notre disposition des interlocuteurs compétents.
- La réunion du vendredi 30 novembre pourrait être consacrée à des auditions des intercommunalités.
- La réunion du mardi 4 décembre pourrait être l'occasion d'auditionner les acteurs de la conférence métropolitaine, sans doute les acteurs socio-économiques comme les syndicalistes, mais également les membres de l'exécutif régional.

La réunion du 13 décembre prévue en matinée pourrait être reportée à l'après-midi du fait que le CA du STIF se réunie le matin.

**Mme CANDELIER -** Je souhaiterais que chacun des membres de cette commission puisse avoir connaissance des invités pressentis et puisse apporter des propositions.

Le calendrier me paraît contraignant : je crains que nous ne puissions tous être présents à chacune des réunions.

Il faudrait que nous nous accordions sur la façon dont nous fonctionnons entre nous. Nous pourrions communiquer à partir de mailing list.

**M. PLANCHOU -** Un brouillon vous sera adressé sur les dates et le contenu des réunions. Nous souhaitons organiser ce calendrier de la façon la plus coopérative : chacun pourra émettre des propositions.

**Mme HIDALGO -** Je m'inscris dans l'exercice tel qu'il est proposé par notre Président de Commission. Pour Paris, je pense qu'il serait intéressant d'auditionner Pierre MANSAT et Jean-Pierre CAFFET.

Mais je voudrais savoir s'il y a du côté du Gouvernement quelque chose de plus précis à propos du Grand Paris. Est-ce qu'il y a un calendrier ? Est-ce qu'il y a quelque chose qui mérite d'être connu par notre commission afin que nous travaillions tous en connaissance de cause.

**M. KAROUTCHI -** Je pourrais commencer par répondre que je n'ai pas à répondre, parce que je ne vois pas en quoi cette commission pourrait interpeller le Gouvernement. Sur le fond, il y a une réflexion et des travaux sont en cours autour des différentes structures du Gouvernement. Cependant ni calendrier, ni position finale ne sont prévues.

Le gouvernement et le ministère de l'intérieur ne donneront aucun élément définitif en la matière avant les élections municipales. Le calendrier de cette commission qui souhaite terminer ses travaux avant Noël et celui du Gouvernement ne sont pas les mêmes.

**M. BILD -** Je voudrais faire deux constats. Le premier est que la succession de réunions de façon très ramassée dans le temps laisse présager que nous allons davantage survoler les dossiers que les examiner de manière approfondie.

J'estime qu'il existe un déséquilibre entre les auditions des acteurs politiques dont nous connaissons les positions et les auditions d'experts qui peuvent nous apporter des éléments de réflexion. Les spécialistes peuvent faire évoluer nos points de vue en nous éclaircissant sur les contraintes naturelles, financières, relatives aux transports ou au logement.

**M. PLANCHOU -** Votre remarque n'est pas sans pertinence, M. BILD. Néanmoins si nous voulons que nos travaux aient une certaine légitimité, il est nécessaire que tous les acteurs politiques soient entendus.

Concernant le calendrier, je rappelle que le Président de la Région souhaiterait que nos travaux soient rendus au printemps, compte tenu de l'échéance des élections municipales. Cela étant, si vous estimez que ce calendrier est trop contraignant, des modifications sont envisagées.

M. MASSOU – Je rebondis sur ce que disait Mme HIDALGO. Le Président de la République proposait que tous les ministères et administrations concernées soient mobilisés dès l'automne 2007 sur ce champ de réflexion. J'entends bien les propos de M. KAROUTCHI, mais j'estime que notre commission aurait besoin de connaître l'opinion du gouvernement ou de la Présidence de la République dans la mesure où un cap a été fixé.

Je n'ai aucune opinion prédéterminée. Je suis demandeur d'arguments relatifs à la réalité de l'Ile-de-France. Dans ce champ de réflexion, toutes les opinions diverses comptent et notamment celle du gouvernement. Je souhaiterais que nous nous examinions la façon dont nous pourrions connaître l'opinion du ministère. M. KAROUTCHI, est-ce qu'il sera à un moment possible d'entendre la position des services de l'Etat.

- M. PLANCHOU Le ministre nous disait il y a quelques instants qu'aucun ministre n'avait d'élément à nous donner.
- M. VUILLETET Tout d'abord, je pense qu'effectivement nous serions touchés par la grâce si nous trouvions un scénario pour le Grand Paris, mais ce serait déjà exceptionnel si chaque camp trouvait un scénario.

Pour ce projet qui concerne une région capitale, l'avis de l'Etat me paraît indispensable.

**M. DUPIN -** Il semble difficile de se prononcer aujourd'hui. En effet, le paysage institutionnel est tel que ses acteurs seront amenés à changer deux mois après le rendu de cette commission. Ainsi, nous devrons nécessairement interrompre notre travail. En effet, s'annonce une période électorale qui concerne des acteurs du Grand Paris, tel que le Maire de Paris, les maires ou les associations de maires.

Le souhait de mon groupe serait que nous puissions, au-delà de la période d'interruption nécessaire aux échéances électorales, finaliser nos travaux dans la deuxième partie du second semestre de l'année 2008. Il est nécessaire d'entendre un représentant de l'État, qu'il s'agisse du Préfet de région,

d'un représentant du Ministère de l'Intérieur ou du Ministre de l'Intérieur. Cette commission prouvera son utilité au moment où elle pourra montrer qu'elle a une pérennité au-delà des élections municipales.

**Mme le NEOUANNIC -** Dans la configuration actuelle, certains n'ont pas envie d'exposer leur point de vue. Je pense qu'il serait utile d'auditionner des experts plus que des politiques.

Enfin, il conviendrait de définir des thématiques que nous puissions étudier, comme par exemple concernant la question du logement ou du transport. Il ne s'agit pas simplement de réfléchir sous une forme institutionnelle mais il faut aussi examiner les contenus, sans quoi nous n'aurions effectué qu'une partie du travail.

M. PLANCHOU - Merci de votre contribution. Je donne la parole à monsieur LACOSTE.

# Audition de Gérard LACOSTE (IAURIF)

#### 1. Présentation du dossier documentaire

Ce dossier documentaire comporte quatre parties, que je vous présenterai brièvement afin que vous ayez une vision synthétique de l'ensemble.

La première partie est un rappel historique des relations entre Paris et sa banlieue. Il s'agit du premier sous-dossier que vous trouverez dans le document.

Le second sous-dossier porte sur un sujet dont le président a déjà proposé qu'il revienne à l'ordre du jour de la prochaine commission. Il concerne la question de la morphologie et du fonctionnement de l'agglomération francilienne, notamment au niveau du coeur de l'agglomération mais aussi au niveau de l'agglomération dans sa globalité.

La troisième partie du dossier porte sur d'autres points déjà évoqués par certains commissaires et consiste en une analyse de la façon dont s'organise la gouvernance de diverses politiques, telles que la politique du logement, du transport, des services publics dans leur diversité ou la politique de l'environnement. Il s'agit plus d'une analyse de la façon dont les rôles se répartissent entre l'État, la région, les conseils généraux et les collectivités locales dans leur diversité. Nous observons ce qui fonctionne ou non, et nous réfléchissons aux marges de progrès.

La quatrième partie présente et rappelle les formes de coopération qui existent. Nous dressons un panorama des outils de coopération et examinons la manière dont fonctionnent quelques autres grandes métropoles. Nous serons amenés à revenir sur ces sujets.

Ce dossier présente donc des éléments de discussion pour les séances prochaines. Je reviendrai maintenant sur quelques éléments de ces dossiers pour vous à découvrir ce document.

J'ai sélectionné six points qui, je l'espère, vous faciliteront l'appropriation de ce document.

Tout d'abord, je souhaiterais revenir brièvement sur la question de la croissance urbaine et de l'organisation du territoire francilien. Comment sommes-nous parvenus à la situation actuelle ?

Le second point que j'évoquerai a été longuement débattu et concerne les modalités d'organisation de l'intercommunalité en Île-de-France. Que penser d'une opinion souvent entendue : « Île-de-France en retard ».

Le troisième point concerne les territoires pertinents de la coopération intercommunale. Que signifie cette expression de « territoires pertinents » au regard des diverses compétences qui sont dévolues aux collectivités territoriales ?

Le quatrième point portera sur la question des ressources et de la diversité des situations en termes de ressources financières. Qu'apporte aujourd'hui l'intercommunalité et quels écarts pouvons-nous constater?

Le cinquième point pose la question de l'utilité de l'intercommunalité. Comment s'est-elle emparée de certaines compétences et quelles compétences restent orphelines ?

Enfin je conclurai en évoquant quelques exemples d'autres modes d'organisation en France ou à l'étranger.

# 2. Croissance urbaine et organisation

Nous avons mentionné précédemment la question de l'histoire qui est très importante. Je vais présenter trois étapes du développement de l'Île-de-France, correspondant aux années 1900, 1960-1970 et à aujourd'hui.

# a) En 1900 : L'espace urbanisé ... pour 5 millions d'habitants

En 1900, Paris a déjà débordé ses limites. La zone figurant en couleur saumon autour de Paris montre que l'agglomération s'est étendue. Elle comporte trente communes et compte déjà 5 millions d'habitants. Nous connaissons toujours le maillage institutionnel hérité de la révolution française 1281 communes dont 30 communes urbaines et 3 départements.

#### b) Dans les années 1960 et 1970 : l'espace urbanisé ... pour 7,5 millions d'habitants

Les années 1960-1970 marquent une période durant laquelle apparaissent beaucoup d'outils et de dispositifs qui sont encore à l'oeuvre aujourd'hui et dont nous aurons à reparler. A cette période, la croissance urbaine est très forte et l'Île-de-France s'est accrue de façon très rapide. Nous passons des trente communes urbaines à une zone agglomérée comprenant 221 communes pour 7 millions et demi d'habitants, ce qui représente 2 millions et demi d'habitants supplémentaires.

En outre, l'organisation institutionnelle s'est largement étoffée. Il s'agit du moment où se créent les syndicats techniques qui existent encore aujourd'hui et qui permettent de remplir de nombreuses fonctions urbaines et métropolitaines.

Durant cette période se pense également l'organisation de l'agglomération à grande échelle, s'étendant de Cergy-Pontoise à Marne-la-Vallée, en passant par Saint-Quentin en Yvelines, Evry et Sénart. Ces villes nouvelles se créent, perçues comme indispensables au bon fonctionnement et au développement de l'agglomération. En outre, l'organisation administrative de l'État se réforme avec la création des trois départements de proche couronne. Ainsi, la proche couronne qui comprenait alors la Seine, la Seine-et-Oise et la Seine-et-Marne, intègre la Seine-Saint-Denis, les Hauts-de-Seine et le Val-de-Marne. Nous passons par conséquent de trois à huit départements en Île-de-France. Il est intéressant de constater qu'au moment où l'Île-de-france est morcelée sur le plan administratif, sont créées dans les grandes métropoles de France les communautés d'agglomération. Dans les grandes métropoles, comme par exemple à Lyon, nous observons donc à un mouvement inverse, avec le passage à une forme très intégrée d'intercommunalité.

#### c) En 2007 : L'espace urbanisé ... pour 10 millions d'habitants

Quelle est la situation en 2007 sur un plan institutionnel ? L'Île-de-France comprend toujours 1281 communes et 8 départements. Or, l'agglomération ne compte plus 221 mais 396 communes urbaines et regroupe 2 millions d'habitants supplémentaires. Mais dans l'intervalle, une forme d'intercommunalité s'est déployée et a connu un essor à partir de 2000, avec la loi Chevènement. Aujourd'hui, nous dénombrons 105 communautés, communautés d'agglomération et communautés de communes. L'intercommunalité s'est développée de manière très rapide.

Cependant, nous pouvons nous demander si l'intercommunalité en Île-de-France ne serait pas en retard. La comparaison avec les autres régions françaises fait ressortir un degré de regroupement *Procès-verbaux / Commission scénarii pour la métropole : Paris – Ile-de-France demain* 11 *SGCR/JM* 

plus faible en Île-de-France comparativement à ce qu'il est ailleurs. Je souhaite vous montrer comment la situation a évolué au cours de ces dernières années.

#### 3. Intercommunalité : L'Île-de-France est-elle en retard ?

En 2000, 55% de la population française se trouve dans des intercommunalités, contre seulement 16% de la population francilienne, en excluant Paris.

Observons à présent l'évolution de la situation au cours des 7 années qui suivent.

Sur le graphique en bas de la page, la courbe du haut représente la situation nationale et celle du dessous la situation francilienne, en termes de pourcentage de la population regroupée dans des communautés d'agglomérations ou des communautés de communes. Vous pouvez observer les zones dans lesquelles se créent ces nouvelles communautés, représentées par des tâches orange. Alors que les années précédentes, 16% de la population francilienne vivait dans des inter communalités, aujourd'hui, 60% de la population se trouve dans cette situation. L'Île-de-France a par conséquent rattrapé une large part de son retard par rapport à la province. Nous constatons donc un changement considérable d'attitude de la part des collectivités locales dans leur rapport au travail collectif et à l'intercommunalité.

Ces intercommunalités sont de nature extrêmement diverses. Certaines sont davantage appropriées à des territoires périurbains tandis que d'autres sont plus intégrées. Cette carte vous montre le détail des formes d'intercommunalité. Sur 105 intercommunalités, 29 sont des communautés d'agglomération qui apparaissent en bistre sur la carte. Les tâches violettes représentent les communautés de communes, dont certaines ont un engagement collectif moindre avec un partage des ressources qui s'effectuent sur d'autres bases. L'Île-de-France comprend également quatre agglomérations nouvelles avec des villes nouvelles, qui, comme vous le savez, ne sont pas encore parvenues à un état de maturité, comme Sénart ou Marne-la-Vallée. Les anciennes villes nouvelles sont entrées dans le droit commun de l'intercommunalité et possèdent le statut de communautés d'agglomération.

Cette intercommunalité francilienne est récente et s'est donc développée de manière très rapide et très dynamique.

# 4. Quels territoires pertinents?

Il est souvent reproché à l'Île-de-France l'insuffisance du développement de l'intercommunalité. La question qui se pose est celle du territoire autour duquel se regrouper et des objectifs de ce regroupement. En outre, comment faut-il définir ces territoires pertinents?

Voici quelques éléments d'analyse du fonctionnement de la métropole selon plusieurs thématiques.

# a) L'activité économique

Il est souvent la pertinence qu'il y aurait à construire cette coopération entre communes autour d'un territoire présentant une vocation économique particulière. Il existe des territoires pertinents de ce point de vue. Par exemple, nous constatons dans le cœur de l'agglomération une forte concentration des industries culturelles. Dans ce domaine nous trouvons assez naturellement une identité économique et une spécialisation territoriale.

Mais dans beaucoup d'autres domaines, les branches économiques s'organisent à l'échelle de la métropole. Je citerai l'exemple de l'industrie automobile. Cette branche économique s'organise autour de centres de commandement, représentés sur la carte à l'aide de pastilles rouges, qui se situent au bord de l'agglomération. Les centres de recherche sont localisés un peu plus en marge de la zone agglomérée. Dans les zones de production, représentées à l'aide de pastilles violettes, vous trouvez les usines situées à la périphérie. Ainsi, pour certaines activités, l'organisation du territoire est donc beaucoup plus complexe.

# b) Les déplacements

Au niveau du cœur de l'agglomération, le réseau métropolitain offre une capacité de transport remarquable. Créé en 1900, il propose une densité de services et une accessibilité supérieures à ce qui existe dans de nombreuses métropoles. Mais si nous observons les modes de déplacements dans l'ensemble de l'Île-de-France, nous constatons qu'il est impossible de prendre le réseau métropolitain en l'isolant du reste du système de transports, notamment les RER et les réseaux ferrés. Le réseau de transports donne une unité à l'agglomération sur le plan des possibilités de déplacement. Si je me demande d'où viennent les gens qui travaillent dans le 8<sup>ième</sup> arrondissement, la carte que vous avez sous les yeux fournit cette information. Aujourd'hui, la logique des déplacements en Île-de-France se joue sur une métropole qu'il faut appréhender à grande échelle.

#### c) L'environnement

Les territoires peuvent se définir en fonction de multiples logiques. Dans le domaine de l'environnement, la logique repose sur ce que la nature nous dicte. Par exemple, lorsque nous réfléchissons à la mise en place d'une politique destinée à gérer les ressources en eau, qu'il s'agisse des crues, des problèmes de pollution ou d'approvisionnement en eau, il faut tenir compte des réalités naturelles et des bassins versants.

#### 5. Deux questions centrales

Deux questions se posent dans le cadre du débat pour lequel nous sommes réunis : la question de l'aménagement du territoire et la question des bassins de vie et des territoires de solidarité. Le petit liseré bleu que vous voyez sur la carte représente l'espace qui est aujourd'hui qualifié d'agglomération parisienne, à savoir la zone agglomérée telle qu'elle est définie par l'INSEE. Ce territoire regroupe 10 millions d'habitants, représente 2 700 km² et concerne 396 communes. Il faut mettre ceci en regard de la taille des autres métropoles et ne pas perdre de vue l'échelle à laquelle les modes de gouvernance s'appliquent.

# a) L'aménagement du territoire

Aujourd'hui, concernant les outils de l'aménagement du territoire, il serait faux de considérer que nous nous trouvons en manque d'opérateurs capables d'agir à l'échelle de l'agglomération. J'ai évoqué précédemment la situation des années 1960-1970, marquée par la constitution d'outils, dont beaucoup sont très actifs, ont pour certains évolué au fil du temps, tels que des syndicats techniques, des établissements publics ou sont apparus plus récemment comme les établissements publics fonciers. Ces outils fonctionnent, et ces quelques cartes vont illustrer mon propos. Sur la carte de droite, nous voyons l'emprise du SEDIF, Syndicat des eaux d'Île-de-France qui concerne 140 communes. Ce territoire est donc très vaste et la compétence est gérée à cette échelle. Pour l'assainissement, l'aire comprend 180 communes et la fonction technique se trouve assumée à cette échelle de façon collective. Faut-il créer un cadre intercommunal différent pour remplir ces missions ? Aujourd'hui, ces formes de travail en commun existent et fonctionnent.

Les territoires de projets constituent une autre finalité de travail en commun. Certains territoires de projets émanent de décisions de l'État, d'autres résultent de la volonté des communes comme les parcs naturels régionaux et vous en voyez ici quelques exemples.

#### b) Les bassins de vie

Cette notion renvoie à des territoires autour desquels peut se définir l'action commune et l'élaboration d'un projet. Comment définir ce bassin ? Par exemple par les relations domicile-travail. En prenant l'exemple des habitants de Meaux, les tâches rouges représentent ce territoire. Si le bassin de vie des habitants de Meaux se définit comme l'endroit où vivent et travaillent ces personnes, ce bassin va s'étendre jusqu'à Paris. Le bassin de vie peut également concerner des lieux de la vie quotidienne, à savoir l'école, la crèche ou tous les services offerts par les collectivités locales. Considérons la question du « domicile travail », en prenant l'exemple d'Argenteuil. L'endroit dans lequel travaillent les habitants d'Argenteuil, puis de Saint-Denis ou de Bobigny figure en rouge sur ces cartes.

On voit ici que la définition des bassins de vie dans la zone agglomérée est extrêmement complexe. Nous pourrions affirmer qu'il s'agit « d'un cercle dont le centre est partout et la circonférence nulle part ». Plus que la recherche d'une réponse statistique à la définition de territoires pertinents, sans doute faut-il privilégier le découpage conçu sur la base d'un projet fondant le regroupement des collectivités locales.

# 6. Intercommunalité et solidarité financière

L'Île-de-France, de même que toutes les grandes métropoles françaises, du fait de la structure des impôts locaux, de l'organisation fiscale et de l'importance de la taxe professionnelle, possède des ressources pouvant varier considérablement d'une commune à l'autre. L'écart peut ainsi varier de 1 à 5. Par conséquent, les collectivités dont le potentiel fiscal est faible, ont besoin de taxer plus pour faire face à leurs obligations, et même ainsi, en imposant davantage, le niveau de service qu'elles offrent demeure inférieur à la moyenne. Il existe pour remédier à cela des outils de péréquation. Les plus connus de tous, sont la Dotation de Solidarité Urbaine (DSU) qui relève d'un processus national s'appliquant à l'ensemble des communes de France et le Fonds de Solidarité de la région Île-de-France (FSRIF). Nous reviendrons sur les effets provoqués par la DSU et le fonds de solidarité. Bien que ces aides soient les bienvenues, elles sont loin de compenser les écarts de potentiel fiscal entre les collectivités les plus riches et les plus pauvres.

Les intercommunalités en Île-de-France possèdent des statuts différents, ce qui les amène à être plus ou moins intégrées sur le plan financier. Les formes les plus intégrées sont les communautés d'agglomérations qui possèdent une taxe professionnelle unique, dans la mesure où les agglomérations mettent en commun leurs ressources. Aujourd'hui, il existe en Île-de-France 29 communautés d'agglomération et leurs ancêtres, les villes nouvelles, sont à l'origine de la forme la plus intégrée de mise en commun de ressources.

Quels sont les effets de cet effort de prise en charge collective de certaines dépenses publiques ?

Nous comparerons la situation francilienne à celle de la province. Sur le tableau, figure en gros caractères le produit fiscal par habitant des communautés de première couronne et de seconde couronne, comparé à la moyenne nationale. La singularité du cœur de l'agglomération réside dans le fait que certaines agglomérations ne soient pas couvertes par l'intercommunalité, alors que le paysage intercommunal est beaucoup plus riche en grande couronne. 250 euros sont en moyenne prélevés et gérés collectivement par des groupements de communes dans le cœur de l'agglomération, 172 euros en grande couronne par rapport à une moyenne nationale de 161.

Nous constatons donc que l'intercommunalité telle qu'elle existe en Île-de-France permet de mutualiser des ressources non négligeables. Il faut cependant mettre cela en regard de ce qui relève de la responsabilité des intercommunalités au niveau des compétences et de ce qui demeure à la charge des communes. Il existe pour cela un indicateur appelé le coefficient d'intégration fiscale qui nous indique la part des ressources locales gérée au niveau de l'ensemble des communes regroupées par comparaison à ce qui reste géré par la commune. Nous constatons ainsi que dans le cœur de l'agglomération, seulement 15% des recettes et des dépenses sont mutualisées, contre 20% pour la grande couronne et 28% pour l'ensemble de la France. Sur ce plan, nous observons par conséquent un décalage entre l'Île-de-France et le reste du territoire national.

Ce décalage s'explique par la jeunesse de l'intercommunalité francilienne, le coefficient d'intégration fiscale augmentant avec l'ancienneté des communautés.

En outre, deux des moteurs importants de la constitution des intercommunalités en Île-de-France sont mis en commun, la taxe professionnelle et la possibilité de bénéficier de ressources en matière de dotation de l'État. Au cours des dernières années, deux éléments risquent de freiner cette dynamique, d'une part les réformes qui ont affecté la taxe professionnelle et d'autre part, la façon dont pourront évoluer les dotations de l'État, suffisantes ou insuffisantes.

#### 7. Intercommunalité et compétences exercées

A quoi s'attachent les intercommunalités franciliennes et quels types de services apportent-elles ? Certaines de leurs compétences sont obligatoires, telles que l'aménagement de l'espace ou le développement économique. Cependant, elles se sont emparé plus ou moins intensément de ces compétences.

# a) L'aménagement de l'espace

La carte en bas de la page montre les territoires sur lesquels des Schémas de Cohérence Territoriaux (SCOT) ont été établis au début de cette année. Ainsi, la Seine-et-Marne de même qu'une part de l'Essonne et des Yvelines sont couvertes, tandis que le cœur de l'agglomération et le Val-d'Oise sont en retard. Par ailleurs, nous constatons qu'en France, 80% des communautés d'agglomérations ou de communes se sont engagées dans la réalisation d'une zone d'aménagement, contre 60% en Île-de-France.

# b) Le développement économique

Cette compétence est une compétence obligatoire des communautés. Nous constatons que sur l'ensemble des territoires compris dans des Zones d'Aménagement Économique (ZAE), 50% de l'offre immobilière est localisée dans des zones qui relèvent du ressort communautaire. Les autres sont gérées unilatéralement par les communes.

#### c) Habitat et politique de la ville

Cette question est sensible en Île-de-France. Un objectifs important, partagés par tous, a été fixé : construire 60 000 logements chaque année. L'année dernière, 33 000 logements seulement ont été mis en chantier. Dans ce domaine, la répartition des compétences est assez complexe, et ce particulièrement en Île-de-France. Des possibilités ont été offertes en 2004 aux intercommunalités d'exercer des responsabilités accrues. Peu s'en sont saisi. Vous trouvez ici la carte des territoires sur lesquels des PLH intercommunaux ont été adoptés, qui figurent en violet, ou sont en cours d'élaboration et qui figurent en beige clair. Nous nous trouvons aujourd'hui en Île-de-France dans une situation très différente de celle de la province. Seules trois communautés sur un total de 105 ont demandé à exercer cette responsabilité ainsi que deux départements. En revanche, cette responsabilité est très souvent gérée par les communautés d'agglomération de province.

# d) Les équipements culturels et sportifs

Ils relèvent du volontarisme des collectivités locales. Nous constatons un développement de cette compétence, motivé par la prise en charge collective d'équipements coûteux, comme par exemple les piscines.

#### 8. Quelques exemples venus d'ailleurs

Je conclurai en évoquant quelques exemples qui concernent soit la France, soit l'étranger.

# a) Les Communautés urbaines en France

En France, nous dénombrons 14 communautés urbaines. La plus petite comprend environ 50 000 habitants tandis que la plus importante est celle de Lyon avec 1,2 million d'habitants.

La communauté de Lyon compte 55 communes et pour 1,2 millions d'habitants. Avec ces quelques photographies vous pouvez vous faire une idée de la diversité des territoires concernés par la communauté urbaine. S'étendant du centre dense aux périphéries rurales, les agglomérations englobent des territoires qui peuvent accueillir des zones de développement futur. Cette logique existait en 1970, lors de la conception du schéma d'aménagement de l'Île-de-France créant les villes nouvelles.

L'agglomération de Marseille comprend 18 communes. La commune de Marseille s'étend sur un très grand périmètre. L'agglomération de Lille est la plus grande en superficie avec 87 communes et 1 million 100 000 habitants. Elle s'étend également jusqu'aux communes rurales. Ainsi, si aucune communauté urbaine n'atteint la superficie de l'agglomération francilienne, toutes débordent largement de la zone urbanisée.

# b) Les grandes métropoles dans le monde

Je n'ai pas la prétention, dans les minutes restantes, de tenter de décrire ce qui se passe dans les grandes métropoles du monde. Cependant, j'ai essayé de dégager les éléments qui leurs sont communs, à Londres comme à Berlin, Madrid ou Rome. Tout d'abord, il n'existe pas de modèle type, ni de situation simple. La quasi-totalité des métropoles démocratiques possède une organisation politico institutionnelle complexe. Nous retrouvons aussi partout quatre éléments de débat entre l'État et les collectivités.

La première question concerne la place de la ville-centre dans l'agglomération. Quel rôle joue par exemple Londres par rapport aux collectivités voisines ?

La seconde question récurrente est relative à la façon dont l'État lui-même intervient dans la gestion et dans le quotidien de ces métropoles. Partout, le rôle de l'État est débattu. L'État est présent car il est le patron de gros organismes qui interviennent fortement, à l'exemple de la RATP en Île-de-France.

Troisième point, la relation entre les acteurs économiques et les institutions est une question qui se pose de plus en plus. Comment les collectivités territoriales dialoguent-elles avec les pouvoirs économiques pour faire en sorte que les métropoles soient porteuses de projets et de dynamisme économique ?

Enfin, la quatrième constante est celle de la prise en compte de l'échelle métropolitaine. Comment pensons nous la gouvernance de ces ensembles complexes que constituent les grandes métropoles et leur banlieue ?

Ces questions font l'objet de réponses extrêmement différentes d'une ville à l'autre.

# 9. Conclusion

Ce dossier est soumis à votre lecture et à votre réflexion. En résumé, l'Île-de-France, dispose d'un certain nombre d'outils techniques, notamment les syndicats techniques que j'évoquais précédemment, d'une intercommunalité locale, jeune et en pleine évolution, dont la performance n'est pas optimisée aujourd'hui. Le moteur de ces intercommunalités est généralement la constitution d'un projet commun et nous devons nous interroger sur la manière dont nous concevons ce projet commun.

Parmi les différents domaines qui ont été évoqués, nous constatons des progrès réalisés par ces intercommunalités, récentes pour un bon nombre et souvent efficaces dans les domaines de l'équipement ou de l'économie.

Restent à relever des défis importants, comme celui de la solidarité financière, de l'urbanisme, du foncier et du logement. L'intercommunalité aujourd'hui n'apporte pas de réponses à la mesure de ces enjeux.

Je vous remercie de votre attention.

#### M. PLANCHOU - Avez-vous des questions ?

**M. BONNEAU -** Je souhaite poser une question concernant les « bassins de vie ». Vous vous êtes demandé quelle était la géographie des lieux où travaillent les habitants d'Île-de-France. Existe-t-il des cartes faisant état d'autres logiques de bassins de vie ?

**M. LACOSTE -** Sur ce sujet, il existe de nombreux travaux. Nous n'avons cependant pas la possibilité aujourd'hui de faire l'état de ces études.

**M. PERNES -** Tout d'abord, je viens d'apprendre avec surprise mon élection à la vice-présidence. J'imagine que ce choix est dû aux quelques responsabilités que j'exerce par ailleurs auprès des maires d'Île-de-France et peut-être au colloque auquel j'ai pu participer, dont le sujet était celui de l'intercommunalité.

J'ai observé la carte de l'intercommunalité avec beaucoup d'attention. L'accélération de ces dernières années est assez exemplaire. Je préside actuellement l'ACTEP et je sais qu'il est difficile de comprendre quels sont les freins à l'intercommunalité. L'ACTEP regroupe 21 communes de deux départements avec une population d'environ 750 000 habitants. Nous avons l'intention de nous concentrer sur un territoire et de faire en sorte que ce territoire décide d'un avenir commun. Or, ce travail n'est pas facile, car même à l'intérieur d'un territoire nous retrouvons des diversités entre des villes à forte population et des villes plus modestes, par exemple. Je constate actuellement la mise en place d'une intercommunalité institutionnelle est compliquée. Certains élus attendent d'abord de voir entrer certaines richesses dans leurs communes.

J'ai également présidé le fonds de solidarité Île-de-France pendant 6 ans. Il s'agissait de la première forme de solidarité fiscale, qui n'a pas été sans poser de problèmes. En effet, les villes contributrices étaient mécontentes car elles éprouvaient des difficultés à comprendre que nous puissions leur demander de l'argent. Elles se posaient également de nombreuses questions concernant l'utilisation de cet argent. Nous sommes soumis aujourd'hui à un certain nombre de réformes fiscales et il conviendra de trouver une organisation qui mobilise davantage de masse financière. Ce fonds est en effet peu important.

J'observe une grande dispersion. Nous tenterons néanmoins de trouver le meilleur mode de gouvernance, en tenant compte de tout ce que nous avons déjà construit au niveau de notre structure institutionnelle, notamment au niveau du rôle des départements ou des intercommunalités. Vous avez également souligné l'importance de grands syndicats et de grandes organisations. Lors de réunions sur l'intercommunalité, l'Île-de-France était souvent critiquée du fait de son retard. Or, l'Île-de-France a lancé l'intercommunalité.

Vous m'avez indiqué la mise en place d'un calendrier que nous composerons peut-être ensemble. Nous bénéficions en tous cas de la capacité de réunir les principaux acteurs.

Je retiens que finalement, cette gouvernance qui deviendra sans doute plus productive, plus active et plus fructueuse n'est pas si défaillante. Il ne faut pas suivre des schémas qui apparaîtraient particulièrement. Nous devons aborder ce travail avec beaucoup d'humilité, de volonté et de pragmatisme.

**M. PLANCHOU -** Si vous en convenez, nous pouvons conclure cette séance. Je vous remercie pour votre présence.

La séance est levée à 11h20.

SEANCE	ווח	20	NOV	/EMP	DE	2007
SEANCE	$\mathcal{L}$	20				<b>ZUU</b> 1

#### **Etaient présents:**

M. Guillaume BALAS – M. Guy BONNEAU – M. Antoine DUPIN –Mme Anne HIDALGO– M. François LABROILLE – Mme LE NEOUANNIC –M. Gabriel MASSOU –M. Jean-Paul PLANCHOU – Mme Christine REVAULT-D'ALLONNES – M. Guillaume VUILLETET

#### Etaient excusés ou absents :

M. Martial BILD – Mme Catherine CANDELIER – Mme Véronique CARANTOIS, Mme Elisabeth DE FRESQUET – Mme Francine GUILLAUME – M. Roger KAROUTCHI – M. Jean-François LAMOUR – Mme Marianne LOUIS – M. Claude PERNES

# Participaient également à la réunion :

Mme AZEMA, conseillère technique, cabinet du président

Mme DUSSART, groupe Les Verts Mlle EYMARD, groupe Les Verts Mlle MASSON, groupe UDF M. GAUSSEN, groupe PS Mme PROUST, groupe PS M. HERLIN, groupe FN

M.LACOSTE, Directeur général adjoint délégué à la stratégie et au développement, IAURIF M.FOUCHIER, Directeur délégué chargé de la coordination du SDRIF, IAURIF M.CHAUVEL, Département Démographie - Habitat - Equipement et gestion locale, Etudes financières et gestion locale, IAURIF Mme MANCRET-TAYLOR, Directrice Mission SDRIF, UAD M.LIENARD, chargé mission, Mission SDRIF, UAD

M.POLO, Directeur de l'environnement, de l'urbaniste et du développement durable, Conseil général des Hauts-de-Seine M.MORGANT, Directeur du développement, Conseil général des Yvelines M.CHOUAT, Vice-président Conseil général de l'Essonne

M.BEHAR, ACADIE

**Jean-Paul PLANCHOU** - Bonjour à tous, je suis tout à fait conscient que cette journée de grève est exceptionnelle et qu'il a été particulièrement délicat pour vous de venir ici.

Ayant décidé de consacrer cette première réunion de la commission à recevoir les présidents des Conseils généraux ou leurs représentants, nous nous félicitons d'accueillir les représentants du Conseil général de l'Essonne, du Conseil général des Hauts-de-Seine et du Conseil Général des Yvelines. En raison des contraintes particulières de cette journée, nous devrons reprendre ces travaux avec les départements lors d'une nouvelle séance.

Conformément au souhait de la plupart des commissaires sur le calendrier, nous pouvons envisager un certain nombre de réunions dans la période « utile » du début d'année, puis une reprise de nos travaux après l'épisode municipal en conservant l'objectif d'un rapport au milieu du printemps.

Nous avons prévu, dans chacune de ces séances, une audition des représentants politiques de différentes collectivités ou instances ainsi que des auditions d'expertises. Le premier intervenant connaît bien la configuration de la région lle-de-France car il a participé pleinement à la rédaction du projet de SDRIF et contribué au mémo documentaire remis lors de la séance d'installation.

L'agglomération métropolitaine et son cœur. Une lecture morphologique et fonctionnelle

**Vincent FOUCHIER** - Je vais tenter de brosser un portrait de l'agglomération métropolitaine et de son cœur.

Tout d'abord, je vais essayer de montrer l'effet « système » et de réfléchir aux limites du cœur de l'agglomération, qui est un des sujets sur lesquels vous souhaitiez des éléments de connaissance.

J'ai préparé beaucoup de planches illustratives que je passerai assez vite, mon idée première est plutôt de balayer un certain nombre de réflexions sur cette problématique de l'agglomération métropolitaine.

#### UN SYSTEME METROPOLITAIN

Une large région fonctionnelle

A l'échelle de l'Ile-de-France, nous sommes dans un système métropolitain dans lequel l'agglomération s'étend et fonctionne en elle-même. Si l'on compare avec d'autres métropoles, en France ou à l'étranger, la région administrative correspond à ce que nous pourrions appeler « la région fonctionnelle » car elle regroupe l'essentiel des mouvements et des interrelations entre les entreprises, les habitants et les équipements.

Cette adéquation entre l'échelle fonctionnelle et l'échelle administrative est bien placée en Ile-de-France. Sur la première carte, nous distinguons la région Ile-de-France en bleu foncé et puis, en plus large, nous voyons se répandre la région fonctionnelle. Ces espaces sont en relation avec l'Ile-de-France pour au moins 10% de leurs actifs :. Par conséquent, la région Ile-de-France « aspire » des actifs. Il y a finalement ce qui constitue un cadre rare d'adéquation politico fonctionnelle.

Une agglomération métropolitaine et son cœur : déplacement domicile-travail des actifs et projet spatial régional

Selon la définition de l'INSEE, l'agglomération parisienne se compose de près de 400 communes les unes collées aux autres dont le bâti est contigu (séparé de moins de 200m). Elle comprend environ 9,6 millions d'habitants.

Le cœur de l'agglomération peut se définir quant à lui par sa densité de population et d'emploi, qui est très élevée. On peut également définir la notion d'agglomération à travers les relations domicile travail ; c'est-à-dire la somme des entrants et des sortants par commune qui incarnent l'intensité des échanges.

Le cœur d'une agglomération se présente usuellement de manière discontinue et large. Il est difficile de définir un cœur dans chaque commune, en revanche nous voyons une agglomération qui se dessine sur le critère des relations domicile-travail.

Le projet spatial régional (SDRIF) conforte l'idée d'une agglomération métropolitaine. Cette agglomération est occupée par des centres secondaires. Tout d'abord Paris se définit présente comme étant le cœur majeur de l'agglomération. Il existe également un autre cœur d'agglomération qui se situe autour de la capitale et qui s'organise à partir de polarités structurantes pour l'espace.

Le développement de l'agglomération passe essentiellement par l'accueil de nouvelles populations et d'emplois mais aussi par de multiples services tel que l'équipement. A l'échelle de l'Ile-de-France, nous voyons ce polycentrisme se propager au delà du cœur de l'agglomération avec des pôles qui sont, eux- mêmes, impliqués dans l'agglomération.

Nous allons esquisser diverses logiques permettant de « lire » ce fonctionnement métropolitain.

#### **DES LOGIQUES CONCENTRIQUES**

Un fort gradient de densités mais un espace dense discontinu

La logique concentrique se définit par des cercles concentriques autour de Paris, plus ou moins grands, qui reflètent un mode de fonctionnement observable de la région et de son agglomération.

Le premier critère est celui de la densité. On constate une grande différence de densité entre les espaces centraux et les espaces plus éloignés. C'est autour de la capitale, dans un périmètre de dix kilomètres autour de Notre- Dame, que la densité est la plus intense, élevée.

Au delà de ce périmètre, nous remarquons que la densité humaine chute de manière très forte. Ce phénomène structure l'espace de manière considérable et il structure aussi les différences entre les espaces les plus denses et les espaces les moins denses.

Par conséquent, on peut raisonner aussi par ces logiques concentriques en prenant, avec différents critères, des définitions de cœur d'agglomération qui viendraient dans des échelles concentriques croissantes.

Trois exemples viennent illustrer ce phénomène :

Les 29 communes limitrophes de Paris Les communes qui jouxtent l'A 86 Les communes desservies par le métro

En effet, le cœur de l'agglomération est aussi, par définition, l'endroit le plus accessible de la région : le cœur est le point le plus irrigué du corps... Pourtant, lorsque l'on aborde le sujet du métro, il est nécessaire de s'interroger sur le fait de savoir si l'on parle du métro d'aujourd'hui ou du métro de demain

Doit-on, par exemple, prendre en compte les extensions prévues pour le RER ? Voulons-nous définir l'agglomération selon sa situation actuelle ou à travers sa situation à venir ?

Les zones de la carte orange, qui sont amenées à évoluer, sont peuvent aussi être prises en compte. Nous pouvons imaginer que la dépense que fait chaque francilien par mois pour se déplacer en transport collectif, structure mentalement la géographie francilienne et identifie un cœur (les zones 1-2 et 3 ?).

L'habitat s'étale, l'emploi aussi

Notons également que plus l'habitat s'étale dans la région, plus l'emploi à tendance à le suivre. Nous constatons ainsi que l'habitant s'éloigne de plus en plus du centre de l'agglomération. L'habitat s'éloigne progressivement du centre de l'agglomération, poussé par l'urbanisation périphérique. L'emploi suit une même tendance, bien que moins ample.

Entre 1975 et 1999, le rayon le plus dense de l'agglomération francilienne a connu une dépopulation mais aussi une perte d'emploi. Par contre, entre 20 et 30 kilomètres du rayon qui entoure Notre Dame, nous avons pu noter observer une très forte croissance de la population ainsi qu'une croissance de l'emploi. Aujourd'hui, l'emploi est toujours plus concentré dans l'agglomération même s'il a tendance à s'éloigner du cœur même de l'agglomération.

Une fois que nous avons décrit ces différentes logiques concentriques qui reflètent un mode de fonctionnement de l'agglomération et de son cœur, nous pouvons réfléchir sur les logiques de bassin de vie qui déclinent une forme de polycentrisme de l'agglomération.

DES LOGIQUES DE BASSIN DE VIE : POLYCENTRISME ?

L'exemple de SQY

Des bassins résidentiels

Il existe plusieurs manières de définir le polycentrisme. Tout d'abord, par une description de la migration résidentielle. Il s'agit d'étudier la provenance des gens et leur choix de résidence. Par exemple, dans le cas de Saint-Quentin-en-Yvelines, nous constatons que la population vient, en grande partie, du cœur de l'agglomération de Paris et de la proche couronne. Il est intéressant de noter, qu'une fois que les gens partent de Saint-Quentin-en-Yvelines, ils restent néanmoins dans ce même cadran. Soit ils reviennent à Paris soit ils restent dans un périmètre non loin de St-Quentin-en-Yvelines, faisant progressivement émerger une forme de bassin de vie local.

# Les logements neufs

Nous pouvons faire cet exercice pour l'ensemble des territoires de la région lle-de-France, avec des nuances. Prenons, par exemple, les ménages qui s'installent dans les villes nouvelles sur une période de neuf ans. Nous constatons que les logements neufs de ces villes nouvelles sont très attractifs et qu'elles se sont imposées comme un véritable bassin de recrutement, polarité de l'agglomération. La ville de Paris est particulièrement concernée par ce phénomène car une partie de sa population s'est installée dans les villes nouvelles. Là encore, il existe une logique de cadran qui relie les villes nouvelles au cœur de l'agglomération dans un effet système.

Bassin de recrutement de quelques pôles d'emplois

L'autre illustration de cet effet système s'inscrit dans les pôles d'emploi. Dans le cas du pôle d'emploi de Roissy, il est intéressant d'étudier la provenance géographique des gens qui viennent y travailler. Certains proviennent des départements de proche couronne, d'autres de la grande couronne et parfois au delà de la région lle-de-France.

Nous retrouvons ce même fonctionnement par cadran dans des géographies, à chaque fois adaptées.

Dans les grands pôles d'emplois, nous relevons Créteil, les Ulis, ainsi que La Défense dont le pôle bassin de recrutement est plus vaste et diffus. Notons que ces pôles d'emploi sont généralement accessibles à de vastes zones.

L'étude sur la relation domicile-travail consiste à s'interroger sur la provenance géographique des actifs qui travaillent dans les villes des régions telles que Brétigny, Mereville ou encore Massy Anthony etc.

Cette étude montre que chaque pôle d'emplois recrute une partie de ces actifs, d'abord dans son bassin de proximité ; c'est-à-dire les bassins locaux, mais il existe également une logique métropolitaine au sein de l'agglomération. Ainsi, dans les pôles d'emplois cités au préalable, une partie du recrutement vient également de Paris ou des espaces entre le pôle d'emploi et le cœur de Paris, car les transports collectifs mais aussi routiers sont abondants et favorisent cette logique.

#### AUTANT DE PERIMETRES QUE DE LOGIQUES SECTORIELLES ?

#### Bassin de recrutement des universités

Nous constatons que les bassins de recrutement pour les universités de premier cycle, sont essentiellement tournés vers le cœur de l'agglomération jusque dans les départements de la proche couronne. Dans le cas des bassins de recrutement pour les universités de cycle supérieur, qui recrutent de manière plus diffuse, on constate l'existence de bassins qui se distinguent des pôles d'emploi et des pôles résidentiels.

Un parc de bureau concentré dans le cœur de l'agglomération et dans quelques pôles

Autre exemple pour définir le cœur d'agglomération, notons ici le parc régional de bureaux, qui est extrêmement concentré autour de Paris et de quelques communes limitrophes, pourrait conduire à identifier un cœur d'agglomération spécifique. Néanmoins, nous ne pouvons pas éluder l'existence de quelques autres pôles significatifs en croissance, plus éloignés, notamment dans les villes nouvelles ou autour de Roissy.

#### Centre de congrès et d'exposition

Les centres de congrès sont encore davantage ramassés et mal répartis dans l'espace de la région lle-de-France. Notons que si nous voulions faire un cœur d'agglomération pour les centres de congrès, ce dernier adopterait sans aucun doute une forme bigarrée étrange.

# Disparités des revenus

Les disparités des revenus sont aussi une problématique à soulever dans la définition de l'évolution de l'agglomération et de son cœur. Il existe des poches de relative pauvreté ainsi que des poches de relative richesse mais ces zones ne sont pas ni monolithiques ni concentriques.

# Une zone dense et indéfinie

Certains se sont essayés à superposer les multiples définitions de ce que l'on peut appeler « cœur d'agglomération ». Voici une carte dite « de synthèse », d'une étude de Paul CHEMETOV et de Frédéric GILLI. Il en ressort, produit une image assez brouillée d'un cœur indéfini et aux multiples centralités thématiques.

#### Quatre figures de la centralité métropolitaine

Nous tentons une étude en cours à l'IAURIF, conduite par Martine Liotard, de vise à définir une géographie de cœur d'agglomération avec différents critères, dont la centralité humaine, la centralité économique, la centralité urbaine et enfin la centralité symbolique (qui pourrait passer par les administrations nationales comme les musées, les aspects touristiques et attractifs au niveau national et international).

Néanmoins, Il en ressort que la définition d'un cœur homogène, compact et continu s'avère très difficile.

# LES LOGIQUES DE PROJETS

Des espaces de projet et un cœur d'agglomération en mutation soutenu par le projet SDRIF

Notre dernière problématique concerne les logiques de projets.

Dans certaines parties de l'agglomération, il existe des espaces collectivités qui sont en train de développer des projets à des échelles qui ne sont pas strictement communales et qui vont transformer l'espace. Evidemment le SDRIF est là pour conforter ces projets et en accélérer l'ampleur. Le regroupement intercommunal se développe dans de multiples projets pour partager des ambitions et des opérations d'aménagement dans certains espaces.

La carte fait un « clin d'œil » au projet du schéma directeur avec la limite du cœur d'agglomération tel que le projet de schéma directeur l'a retenue. Sur ce schéma, nous constatons qu'une densité significative pourrait se débloquer, déployer, notons et que la situation est en cours d'évolution dans ces espaces pour lesquels la desserte en transports collectifs progresse.

En effet, il existe une interface entre le développement urbain et le transport collectif dans ce cœur d'agglomération.

#### Des intercommunalités et des OIN

La structuration de projets passe souvent par les intercommunalités et les opérations d'intérêt national (OIN). L'ensemble de l'agglomération métropolitaine et les espaces très proches de Paris mais dans des configurations extrêmement diverses, sont actuellement plus ou moins intégrés sur le plan financier ou stratégique, mais au mieux par « plaques » géographiques. Il est nécessaire d'avoir ce point en tête lorsque nous réfléchissons au projet concernant le cœur de l'agglomération.

#### CONCLUSION: IMPOSSIBILITE DE CONCLURE SUR UN STRICTE PLAN TECHNIQUE

La conclusion provisoire est l'impossibilité de conclure sur un plan technique. Il est nécessaire de se questionner sur ce que nous cherchons et ce que nous voulons changer et le travail que j'ai fourni apporte de nombreuses questions et des problématiques à traiter.

Une comparaison entre le Grand Londres et l'Ile-de-France

Pour ouvrir d'autres champs de réflexions, je vous propose de comparer l'es échelles de la région llede-France avec celle du Grand Londres. L'image que nous nous faisons du Grand Londres est très forte alors qu'il est assez ramassé, car Londres n'a pas un périmètre qui embrasse l'ensemble des territoires métropolitains comme en région lle-de-France.

Par exemple, les aéroports et les zones de développement économique ne se situent que rarement partiellement dans le strict cœur de l'agglomération défini par le Grand Londres, ce qui interroge directement la pertinence de son périmètre. De ce fait, les gouvernances cherchent à mieux maîtriser les logiques de système métropolitain.

Densité humaine à la commune, des bassins de vie imbriqués

Par ailleurs, les bassins de vie sont compliqués à définir. Nous avons, au sein de la région Ile-de-France des pôles de taille variable qui organisent l'espace autour d'eux et ces pôles ont des bassins de vie qui se superposent et s'imbriquent dans une lecture très difficile à retenir. Plus on est au cœur de l'agglomération, plus ces pôles se superposent et plus ils sont lourds en terme de poids économique, ce qui les rend moins visibles, aisément délimitables.

Cette question des bassins de vie est cependant essentielle dans la recherche d'une gouvernance renouvelée même si nous savons que ces recherches sont très difficiles au niveau de la région lle-de-France pour des raisons historiques et de complexités que chacun connaît.

# L'approche par faisceaux

Depuis le début de cet exposé, nous avons vu beaucoup d'illustrations de cette approche à travers les migrations résidentielles, les migrations domicile-travail et les relations touristiques. Ces zones de faisceaux structurent l'espace autour de grands axes qui débordent de la région lle-de-France et qui mettent en relation le cœur de l'agglomération avec son l'agglomération métropolitaine et ses espaces inter régions.

Vraisemblablement, nous devons résonner ces faisceaux en même temps que les bassins de vie, parce que l'un ne se substitue pas à l'autre. Cela rend complexe les questions géographiques de l'agglomération francilienne.

Pour finir, je dirais qu'il est indéniable qu'il existe un cœur d'agglomération mais il est nécessaire de le raisonner dans un effet système et il n'est guère possible d'en donner un périmètre sur des bases qui ne seraient que technique pour plus tard.

**Jean-Paul PLANCHOU** - Je tiens à souligner deux points primordiaux dans l'exposé de M. FOUCHIER :

D'une part, si l'on s'en tient au critère de la densité humaine stricto sensu, il existe bien une agglomération métropolitaine qui représente un périmètre relativement étroit par rapport à la superficie de la région Ile-de-France. En fonction des différentes logiques, les approches peuvent variables d'être d'un point de vue « périmétrique », en terme de volume et de dessin.

D'autre part, je note l'importance et le poids des bassins de vie et de la réalité polycentriste comme les urbanistes ont l'habitude de le faire valoir.

Par conséquent, votre exposé nous amène à une réflexion sur les approches territoriales de la région.

Je rappelle que cette commission se doit de réaliser un travail exploratoire. Par rapport à d'autres instances qui travaillent également sur cette question, nous avons au Conseil régional un regard nécessairement plus large pour embrasser la problématique de la gouvernance de la zone centre, question posée par de nombreuses personnalités dont le Président de la République.

A l'adresse des représentants de conseils généraux, j'aimerais rappeler qu'à notre sens l'Île de France n'est pas sans gouvernance, mais que des dysfonctionnements ou des insuffisances sont à examiner. Que faut-il en déduire en matière de changements organisationnels ou dans les politiques fonctionnelles ? Faut-il une nouvelle structure institutionnelle, et si oui dans quelle relation entre la zone dense et l'ensemble de la région ? Quelle place pourrait y prendre les conseils généraux ?

**Anne HIDALGO** - Je suis membre de cette commission en tant que conseillère régionale et aussi en tant que première adjointe au maire de Paris ; Paris ville et département.

Tout d'abord je tiens à rappeler que lorsque nous sommes arrivés à Paris en 2001, il nous a d'abord fallu conduire une politique de réparation envers les territoires situés hors de la capitale. Au cours des précédents mandats, Paris avait évincé certains problèmes hors de ses fonctions administratives tel que les cimetières, les usines d'incinération et les logements sociaux. Par conséquent nous avons dû faire face à une situation de tension qui existait au préalable, entre Paris et ses communes limitrophes.

Nous avons donc décidé d'être pragmatiques en instaurant des contrats entre Paris et un certain nombre de départements et de communes limitrophes. Ces contrats visaient à régler les problèmes évoqués ci-dessus tels que le logement ou les transports. Il nous a donc fallu remédier au plus urgent en reportant les questions d'intercommunalité et de gouvernance.

Par ailleurs, je rappelle que pendant la campagne municipale en 2001, Bertrand Delanoë avait rassemblé des élus à la Maison de la chimie mais il s'était heurté à leur hostilité envers son idée de structuration des relations intercommunales.

Néanmoins, la Conférence Métropolitaine est née de la demande légitime d'un espace de dialogue, de confrontation et de partage pour que les décisions se fassent autrement qu'a travers des relations bilatérales. Aujourd'hui cette Conférence comporte une soixantaine de collectivités et fonctionne de manière informelle car elle n'est pas une institution.

Bertrand Delanoë a rappelé, à juste titre, que les maires qui seront élus en mars 2008 seront aussi les acteurs qui devront définir cet espace de gouvernance.

Cette commission est donc une bonne chose car la région devra jouer un rôle majeur dans la définition de cet espace de gouvernance. A mon sens, nous devons d'abord nous interroger politique sectorielle par politique sectorielle.

#### Les transports

Concernant les transports, il existe d'ores et déjà une structure sous la présidence de la Région Ile-de-France, je veux parler du STIF. La dimension du STIF est elle aujourd'hui assez forte pour réguler et prendre les décisions utiles aux habitants du territoire en matière de transport ?

A titre personnel, je pense que oui. Avec d'ailleurs une structure de financement adaptée : dans la mesure où Paris apporte 30% de son financement, cette structure me parait correspondre à une implication de la ville dans sa relation avec les communes et les départements de la région Ile-de-France.

Je souhaiterais prendre l'exemple de l'opération « Vélib' » car les communes limitrophes de Paris nous ont interpellés pour savoir pourquoi elles n'avaient pas été d'emblée intégrées dans le processus « Vélib' ». Suite à cette demande, Paris a réagi en proposant notamment, le financement du projet Velib' à certaines communes limitrophes.

Néanmoins, cet exemple montre qu'il est nécessaire de créer un espace au delà des frontières essentiellement parisiennes dans l'objectif de débattre des projets ensembles.

# L'emploi

Concernant l'emploi, Paris se trouve dans une situation analogue aux communes de l'Est de la région.

Je tiens à rappeler que Paris a perdu beaucoup d'emploi et que son taux de chômage, même s'il s'est stabilisé, a toujours été supérieur à la moyenne nationale. Par conséquent, il me semblerait légitime que les départements de la région se mobilisent pour instaurer un double plan de lutte contre le chômage et de relance de l'emploi à Paris.

Il est nécessaire de souligner le déséquilibre de l'emploi entre les régions Ouest et Est. La région Ouest a tendance à promouvoir des pôles extrêmement importants en matière d'emplois tels que La Défense ou Issy-Les-Moulineaux, sans demander à Paris ou à d'autres avant de se lancer dans la création d'espaces pour les activités économiques.

Par conséquent, la Ville de Paris et les communes de l'Est sont pénalisées par la croissance de l'emploi dans l'Ouest de la région car elles fonctionnent sur un mode de concurrence. Ainsi, je pense qu'il serait judicieux de créer une coopération Est-Ouest dans laquelle la compétitivité économique existerait toujours sans mettre en péril les territoires considérés comme les moins attractifs.

#### Le logement

En matière de logement, je tiens à rappeler que les besoins en logements sociaux sont vastes dans le cœur de l'agglomération. Là encore, il existe un fort déséquilibre entre les communes de l'Est, parfois pourvues de 60% de logements sociaux et les communes de l'Ouest dont le taux de logements sociaux peut n'atteindre que 2%. Il me semblerait donc pertinent de mettre en place un mode de régulation commun pour les logements dans l'objectif de satisfaire au mieux les habitants de l'Ile-de-France.

#### L'environnement

En matière d'environnement, il existe d'ores et déjà des formes d'organisation intercommunale comme le SICTOM, un syndicat qui traite de l'affection des ordures ménagères. Ce syndicat permet à de nombreuses communes, dont Paris, de travailler en partenariat et de planifier des projets communs, notamment la création d'une usine de tri des ordures.

Voilà, au delà des enjeux de périmètres et sans prétendre avoir une conclusion à ce stade, je privilégierais une approche par thème. Les thèmes des politiques municipales, départementales ou régionales pourraient nous permettre de définir ensemble les modifications que nous pourrions apporter à notre mode de gouvernance actuel.

Je rappelle pour finir, que les membres de la Conférence Métropolitaine se réuniront le 5 décembre pour poursuivre les travaux. Notons qu'il existe un lien très étroit entre l'ensemble de notre commission et la Conférence Métropolitaine qui se compose de maires et d'élus municipaux. Je pense qu'il nous faut croiser notre approche des territoires de la région lle-de-France pour trouver le meilleur mode de gouvernance.

**Jean-Paul PLANCHOU** - Je souhaiterais savoir s'il y'a eu des discussions sur ce que pourrait devenir cette Conférence Métropolitaine en terme de formalisation institutionnelle ?

**Anne HIDALGO** - Non, il n'a pas été évident de mettre en place ce type de travail qui réunit des élus de toutes appartenances politiques. La dernière conférence a d'ailleurs été marquée par la présence d'élus UMP, notamment des Hauts-de-Seine.

Nous sommes dans une démarche de transparence et je tiens à dire que nous n'avons pas la volonté de nous transformer en institution. Notre travail au sein de la Conférence Métropolitaine est de déterminer, grâce aux expertises et avec la participation des maires qui seront élus en 2008, la nécessité d'une forme de gouvernance pour la région lle-de-France. Evidemment, notre priorité s'incarne dans le bénéfice que les habitants du territoire pourront en retirer.

**Jean-Paul PLANCHOU** - Je tiens à rappeler que nous organiserons prochainement une audition du bureau de la Conférence Métropolitaine et je donne la parole au représentant du Conseil général des Hauts-de-Seine, Christian POLO.

**Christian POLO** - Je tiens tout d'abord à excuser le président du Conseil général des Hauts-de-Seine. Je viens parmi vous pour le représenter modestement et principalement pour écouter.

Je voudrais simplement rappeler que la notion d'agglomération renvoie à des décisions politiques au sens noble du terme. C'est pourquoi je ne me sens pas autorisé à prendre une position à ce sujet. Il faut savoir que ni le président, ni les élus à titre global ou individuel n'ont pris de position au niveau du département.

**Jean-Paul PLANCHOU** - À partir du moment où nous nous posons ensemble la question de la gouvernance, il peut y avoir des aménagements souples mais aussi des aménagements beaucoup plus contraignants par rapport auxquels la question des départements peut être posée. Certains de nos collègues posent de manière audacieuse la question de la réorganisation territoriale complète de ce cœur d'agglomération.

Je donne maintenant la parole à M. Morgan

**David MORGAN** - Je représente le président du Conseil général des Yvelines et je viens rendre compte de sa position.

La position du président envers les travaux de la commission dépendra de ses objectifs intrinsèques. Tout d'abord, le président sera favorable à la commission si :

Il s'agit de résoudre des problèmes de relation entre Paris et des communes de la proche banlieue.

Les décisions permettent de renforcer un développement multipolaire à l'échelle de la région.

En revanche, en tant que département de grande couronne, nous nous opposerons aux travaux de cette commission s'ils tendent à renforcer des dynamiques centripètes. Le SDRIF a, par exemple, produit des cartes avec des faisceaux qui sont tous dirigés vers Paris .Nous ne cautionnons pas ce renforcement de la vision des choses vers le centre.

Dans l'intérêt du développement de l'Ile-de-France et des Yvelines, nous préconisons des visions davantage multipolaires. Nous ne souhaitons pas que les investissements se concentrent sur la partie centrale de la région au détriment des départements de la grande couronne.

**Jean-Paul PLANCHOU** - Je souhaite souligner qu'un certain nombre d'élus a approuvé le projet du schéma directeur et je vous invite, de ce fait à rassurer le président du Conseil général des Yvelines. En adoptant ce projet, notre souci était d'affirmer cette multipolarité et ce polycentrisme même si nous restons ouverts au débat quant à la manière d'aborder cette multipolarité. Je rappelle que je suis moi même élu de la grande couronne et que je ne souhaite pas défavoriser les départements éloignés du centre.

J'invite Francis CHOUAT à confirmer ou infirmer cette appréhension au nom de l'Essonne.

**Francis CHOUAT** - Pour commencer, je rappelle que le Conseil général de l'Essonne adoptera le 17 décembre, une nouvelle une position sur le schéma directeur de la région lle-de-France illustré par le débat qui nous réunit aujourd'hui. Le conseil municipal d'Evry adoptera lui aussi, demain, un avis sur le SDRIF.

En tant que vice-président du Conseil général, je tiens à adopter une position qui ne sera pas tournée vers l'observation mais vers l'engagement.

Tout d'abord, nous pensons qu'il est nécessaire de sortir d'une situation ambiguë. Actuellement il existe un débat très fort autour du « Grand Paris » et de la gouvernabilité d'une partie de l'Ile-de-France et du SDRIF. Le Secrétaire d'Etat en charge des relations avec le Parlement s'intéresse manifestement à la région Ile-de-France et déploie beaucoup d'initiatives envers elle, le Président de la République fait des déclarations.

Je constate que ceux qui contestent les orientations fondamentales du schéma directeur de la région lle-de-France sont généralement ceux qui adhèrent à la démarche du Secrétaire d'Etat aux relations avec le Parlement. De fait, il existe une convergence entre les critiques sur l'orientation du SDRIF et les propositions de réorganisation institutionnelle de l'Ile-de-France.

Le département de l'Essonne se positionne en faveur du SDRIF parce qu'il pose les problèmes du développement du territoire régional, de sa performance, de sa compétitivité dans une logique qui va au delà des couronnes et qui mêle faisceaux et radiales.

Cette logique nous semble plus juste car elle s'éloigne de la conception binaire et inégalitaire qui a prévalu depuis les grandes périodes de planification mise en place à l'époque du Général de Gaulle.

Nous ne pensons pas que l'approche par faisceaux soit synonyme d'une concentration vers Paris. Au contraire, cette approche pose de manière nouvelle, la question des relations entre les différentes collectivités territoriales.

Nous pensons qu'il faut cesser de penser l'Île-de-France par la promotion de l'excellence là où elle existe déjà et en concentrant les investissements là où ils existent déjà, en privilégiant une stratégie inégalitaire de développement.

Par conséquent, nous sommes en désaccord avec une certaine vision du « Grand Paris » qui nous parait constituer un retour en arrière.

Un besoin de changement

Par ailleurs, nous pensons que la mise en œuvre des orientations du SDRIF ne peut se faire dans le statu quo institutionnel.

La logique des pôles de développement, notamment dans le Sud, entre en contradiction avec la logique institutionnelle actuelle qui favorise la concurrence entre les intercommunalités (en état de véritable « confétisation ») et induit une perte d'efficacité considérable.

Par conséquent, nous devons :

Redéfinir le rôle stratégique de la région en adéquation avec les orientations du SDRIF.

Développer notre capacité à lier des relations nouvelles sur les portages de projets collectifs, y compris interdépartementaux.

Revoir les relations avec Paris qui sort d'une période de réparation salutaire pour tout un ensemble de communes limitrophes, même si la responsabilité de Paris va au-delà, notamment dans les relations à l'échelle européenne

Je souligne que l'Essonne se prononcera sur l'évolution des intercommunalités dans l'objectif de les adapter aux réalités des enjeux du schéma directeur de la région lle-de-France.

Pour terminer, je souhaite mettre en relief trois sujets sur lesquels il est impératif que nous avancions :

- -La question des transports ou comment adapter le STIF pour la mise en œuvre concrète des projets, avec une gouvernance décentralisée ou déconcentrée d'une partie des politiques de transport.
- -L'enjeu du logement où il semblerait pertinent que se soit au niveau régional que soit créée une instance de pilotage de développement des grandes orientations, car on ne peut plus fonctionner à la bonne volonté.
- -Le développement économique, de la recherche et de l'innovation à travers la réorganisation des réseaux, dans la logique et l'esprit des pôles de compétitivité.

En ajoutant également les questions de carte sanitaire car nous sommes au bout de la structure historique de l'APHP.

Le débat sur la gouvernance ne peut pas se détacher des divergences que nous avons entre nous sur l'appréciation du schéma directeur pour la région Ile-de-France.

Jean-Paul PLANCHOU - L'intervention de Francis CHOUAT souligne trois points essentiels :

D'une part il ne faut pas confondre le débat sur le SDRIF et le schéma directeur avec celui de la gouvernance.

D'autre part, la question de la gouvernance ne doit pas être l'habit institutionnel pour accentuer la polarisation sur le cœur, pour préserver l'équilibre dynamique de cette région.

Enfin, le cœur d'agglomération étant indissociable du débat sur le devenir de l'Île de France, posons nous aussi la question de l'organisation et de l'évolution de la Région Laquelle très spécifique est pourtant traitée comme les autres régions. En bref une interrogation sur le cœur comme sur le corps.

**François LABROILLE** - Je tiens à vous faire part de mon étonnement, compte tenu du fait qu'Anne HIDALGO et Francis CHOUAT n'aient pas partagé spontanément le même discours. Je constate que l'appartenance géographique interfère avec l'appartenance politique dans la façon de percevoir la gouvernance et la métropolisation.

Je souhaite interroger Anne HIDALGO sur la vision des interférences politiques et géographiques au sein de la Conférence Métropolitaine, notamment dans les rapports entre Paris et la banlieue.

Par ailleurs, j'ai relevé que Francis CHOUAT récuse une approche trop simpliste du « Grand Paris ». A ce propos, je souhaite lui poser la question suivante : peut on défendre les conceptions du SDRIF et dire qu'il y'a un défaut de coopération dans la zone centrale et les territoires ?

Le SDRIF de 1994 avait des orientations positives dans la lutte contre les inégalités mais il a échoué. Le nouveau SDRIF a fait du renversement des processus ségrégatifs sa pierre angulaire tout en prônant une ambition de développement économique. Je veux donc poser la question de la responsabilité du défaut de gouvernance dans la difficulté à renverser les inégalités car vraisemblablement, les meilleures orientations du SDRIF ne suffisent pas à régler la question de la gouvernance. Par ailleurs, je regrette que le Yvelines et les Hauts-de-Seine adoptent une position de réserve.

**Anne HIDALGO** - Il est vrai que selon leur positionnement géographique, les territoires ne rencontrent pas les mêmes problématiques. Par ailleurs, notre proximité politique, notamment avec Francis CHOUAT, nous permet de converger vers des solutions communes.

La Conférence Métropolitaine se compose d'élus qui proviennent de différentes appartenances politiques. Bien sur, il existe des affinités au sein des familles politiques, notamment sur la question des logements sociaux que nous considérons pour notre part, comme une priorité.

Néanmoins, les élus de la Conférence Métropolitaine sont tous dans une approche pragmatique envers les problèmes qui se posent sur leur territoire quelque soit leur appartenance politique. L'amélioration du logement et des conditions de déplacements sont des défis communs sur lesquels nous travaillons et que nous tentons de relever ensemble. Par exemple, les 20% de logements sociaux imposés par la loi SRU constitue un point qui nous rassemble.

En revanche, à Paris nous réfutons la notion de « Grand Paris » qui est historiquement connotée et que nous trouvons agressive. Par conséquent, nous ne la faisons pas nôtre et nous réfléchissons davantage en terme de métropole ou de cœur d'agglomération.

**Jean-Paul PLANCHOU** - Je rappelle que la commission a justement pour objectif de dépasser les contradictions territoriales. En revanche, nous devons nous positionner pour savoir si nous focalisons nos échanges sur le cœur d'agglomération ou si nous inscrivons nos préoccupations dans un contexte plus large du territoire francilien.

Guy BONNEAU - Je souhaite revenir sur la position du SDRIF envers le cœur d'agglomération.

Je pense que nous devons adopter une vision d'ensemble de la région car la réalité montre qu'il existe des forces centrifuges irréfutables. Il me semble que le projet de SDRIF prend très au sérieux la question du cœur mais avec une nouvelle problématique, celle des faisceaux.

Par ailleurs, quelle gouvernance serait la plus efficace? Il me semble que c'est bien à l'échelle régionale qu'il faut raisonner.

Par exemple, la coordination des transports via le STIF est reconnue comme étant utile même si nous pouvons aussi discuter des perspectives d'AOP. De même, je ne pense pas que nous pourrons régler la question centrale du logement en nous bornant à Paris et à la seule petite couronne.

Je pense que c'est effectivement pour chacune de ces thématiques essentielles qu'il faut réfléchir à la forme de gouvernance la plus efficace. Par ailleurs, il me semble que la gouvernance de type région, au sens géographique du terme serait la plus appropriée car elle articule les territoires du centre avec les territoires périphériques.

**David MORGAN** - Je souhaite préciser, sous le contrôle du représentant du Conseil général des Hauts-de-seine, que nos positions d'observation sont différentes. Le président du Conseil général des Yvelines m'a confié le soin de le représenter pour réagir en fonction des contenus et des objectifs de cette commission.

**Guillaume VUILLETET** - Je pense que la difficulté dans la mise en place de notre projet provient de notre volonté d'adopter une vision globale des choses alors que nous avons chacun nos spécificités.

Je constate que certains sujets permettent de séparer les problématiques entre la zone centrale et la zone périphérique. A l'inverse, pour d'autres thèmes comme le logement, je pense qu'il serait malheureux de séparer les zones. Concernant le logement, je ne pense pas que la zone centrale soit à même de résoudre ses problèmes de logements en étant isolée. En effet, les problèmes de logements et de transports qui sont interdépendants, doivent être réglés au niveau de la région.

Plus largement, je souhaite poser la question de la mise en œuvre du SDRIF : disposons nous des moyens nécessaires pour le mettre en oeuvre ?

**Guillaume BALAS** - Je viens avec mes contradictions à l'esprit, car je suis conseiller régional et élu de Paris. Tout d'abord, je pense qu'il est nécessaire d'entendre au plus vite les membres de la Conférence Métropolitaine. Ainsi nous aurons en main les éléments qui pourront nous orienter sur le cœur réel de la discussion. Dans le cas contraire, je crains que nous ne partions dans une perspective trop large qui ne répondra pas à l'objet exact de la commission.

**Jean-Paul PLANCHOU** - Je rappelle que notre principal sujet est la question de la gouvernance éventuelle du cœur d'agglomération : doit elle avoir une portée fonctionnelle ou institutionnelle ?

Mais, d'un point de vue institutionnel, s'interroger sur cette question pose mécaniquement l'enjeu de la gouvernance de la globalité de la région lle-de-France.

**Gabriel MASSOU** - Pour commencer, je pense que nous devons adopter une vision globale au niveau de la région, au delà des politiques sectorielles. En effet, la région ne peut pas se développer à travers l'accumulation de politiques de logement, de transport ou de développement économique car nous sommes confrontés à un problème de cohérence globale. Nous ne pouvons pas éluder les questions transversales telles que les inégalités ou encore le placement des territoires qui ne peuvent se régler à travers les politiques sectorielles.

Concernant les faisceaux, nous devons reconnaître l'existence des faisceaux riches qui s'opposent aux faisceaux pauvres. C'est pourquoi la prise en compte des faisceaux ne règle pas les problèmes de fractures et d'inégalités entre les populations.

Ainsi, je souhaiterais poser une série de questions sur les caractéristiques de la gouvernance de la région lle-de-France. Aujourd'hui, nous sommes inéluctablement dans des situations de concurrence entre les territoires au détriment des collectivités. Le SDRIF est un lieu d'autorité politique régional qui dispose d'outils qui lui permette de mettre en œuvre des projets.

A partir de ces constats, nous devons nous interroger sur un ensemble de facteurs qui contribuerait à définir une forme de gouvernance au niveau régional :

D'où vient son autorité politique ?

Quelle est sa forme démocratique ? Quel rapport avec le citoyen cette autorité doit elle avoir ? Comment est-elle désignée ou élue ?

Doit-on remettre à plat la construction institutionnelle et administrative de notre région ? Doit-on se contenter de rajouter une strate ?

Par qui notre région doit-elle être portée à l'échelle européenne et mondiale ? Où est l'autorité politique lisible de cette région dans ses rapports aux autres collectivités du monde ?

**Francis CHOUAT** - Tout d'abord, j'aimerais rappeler que nous devons admettre nos différences qui sont inévitables selon notre situation géographique sans quoi le débat ne peut progresser. Je pense qu'il faut bien s'interroger sur la question de la zone dense mais existe-t-il un consensus spontané sur le périmètre ? S'agit-il d'une approche historique ? Faut-il inclure le cercle des villes nouvelles ? Est-ce l'ex CG de la Seine qui est envisagé ?

Pour commencer, je constate qu'il existe une concordance entre les critiques de l'orientation du SDRIF et la proposition de gouvernance de la zone dense que je qualifie d'exclusive. Je conteste une certaine vision inégalitaire qui s'incarne par des actions contradictoires.

Par exemple, pourquoi devrions-nous consacrer des centaines de millions d'euros à la couverture de la nationale 13 à l'Ouest de Paris, alors que dans le même temps, les responsables nous disent que l'Etat ne peut plus intervenir dans le financements des transports en commun situés au delà de la zone dense ? Cette attitude est-elle conforme au SDRIF ?

Je répondrais qu'il existe deux façons d'appréhender la zone dense :

D'une manière exclusive qui tend à reléguer les autres territoires

D'une manière complémentaire et en conformité avec les exigences du SDRIF.

A mon sens, je dirai qu'il ne peut y avoir de réflexion sur la zone dense sans qu'elle ne soit complétée par la gouvernance commune d'un certain nombre de territoires stratégiques. En effet, il existe des territoires qui ne sont qu'en partie dans la zone dense, c'est par exemple le cas du cône sud de l'innovation que je qualifie comme un poumon essentiel de compétitivité.

**Jean-Paul PLANCHOU** - Pour répondre à nos problématiques, je donne la parole à un éminent géographe Daniel BEHAR.

**Daniel BEHAR** - Tout d'abord, les échanges qui viennent d'avoir lieu reflètent bien l'enjeu « géopolitique » du travail de la commission. Et c'est justement sous cet angle, par une approche comparative, que je vous propose un certain nombre d'éléments d'appréciation.

Il me semble que ce débat s'est enclenché autour d'un constat qui est celui de l'exception francilienne considérée comme en retard par rapport aux autres grandes villes françaises, européennes ou mondiales, par déficit d'un institution entre la ville centre et sa périphérie immédiate. Cette question pose tout de suite le problème de la définition du périmètre de cette zone dense. Je partirais donc de cette hypothèse à vérifier, en l'examinant au travers de deux des 3 scenarii présentés lors de la convention de l'ADCF en octobre dans l'hémicycle du conseil régional.,

Nous pouvons nous figurer deux scénarios,

-un premier, que l'on a appelé Haussmann II, qui s'appuie sur un premier degré de pertinence relative : la densité la plus forte en termes à la fois urbain et économique, renvoyant à Paris et aux communes limitrophes. Ce scénario pose un problème politique de gouvernabilité au-dedans qui est celui du double dénivelé politique : de taille et de représentation. Poussé à l'extrême ce scénario aboutirait à une situation différente des intercommunalités en régions mais plutôt à un système à l'image du Grand Londres, où la ville centre disparaît au profit d'une supra-communalité qui rehausse les prérogatives des arrondissements. Ce scénario est davantage un scénario municipal qu'intercommunal de gouvernance.

-le second scénario, renvoie plutôt à la zone dense dilatée : le département de la Seine ou à la petite couronne. Ce scénario pose un problème au dedans, mais également et surtout au dehors, pour la gestion de la métropole. Les départements de grande couronne et la région se trouvant alors dans une position de compensation.

Avec un raisonnement basé sur la géopolitique, ces deux scénarii d'institutionnalisation posent un problème de déséquilibre au-dedans, soit un problème de conflictualité au dehors qui, dans tous les cas, sont assez complexes à régler.

A partir de ce constat, nous devons nous interroger sur la nécessité d'un lien entre gouvernance et politiques publiques en nous inspirant de l'expérience des grandes communautés urbaines telles que Lille, Bordeaux et Lyon. A l'évidence l'acquis de ces intercommunalités se fonde sur l'efficacité technique de la gestion des réseaux et des infrastructures ainsi que sur les effets re-distributifs, plutôt que sur la construction d'un projet stratégique.

Est-il possible de transférer ces modèles en lle-de-France avec la configuration spécifique qu'elle revêt ?

D'une part, l'Ile-de-France bénéficie de l'héritage de la gestion par l'Etat. D'autre part, le deuxième acquis de l'Ile-de-France se centre autour des départements qui apparaissent de plus en plus comme des gestionnaires des grands quartiers de l'agglomération, se transformant en sorte d'agences départementales de politiques publiques et complétant les grands opérateurs.

Ceci étant, en matière de redistribution, l'Ile-de-France ne peut rivaliser avec le système mis en place par les communautés urbaines ailleurs en France en faveur des territoires en difficulté. Mais aussi parce que les inégalités en Ile-de-France sont complexes, la mécanique re-distributive actuelle est insuffisante qualitativement pour appréhender les contradictions métropolitaines. Prenons pour exemple la Seine-Saint-Denis. C'est un territoire, d'un point de vue métropolitain, à la fois pauvre, en difficulté mais également riche avec l'une des plus fortes croissances de l'Ile-de-France. Mon hypothèse est donc que les mécanismes re-distributifs simples, mécaniques que savent instaurer les intercommunalités, ne sont peut être pas les plus adaptés pour traiter des situations complexes de contradictions métropolitaines, comme celles rencontrées en Seine-Saint-Denis.

L'autre problème que je souhaiterais pointer concerne la question du pilotage stratégique qui n'a pas été réglé dans les communautés urbaines. En effet, notons qu'il n'y a pas de cohérence entre le développement et l'effet de cohésion, notamment dans le cas des déséquilibres Est-Ouest. Cette situation perdure, car ce ne sont pas dans ces communautés urbaines que sont mises au point les stratégies politiques. Elles restent des communautés intercommunales à dimension syndicale, avec une capacité re-distributive mais faible pour le pilotage stratégique.

Ainsi la comparaison de l'Ile-de-France avec cette expérience de référence pose question, car la perspective d'une intercommunalité de zone dense, d'agglomération centrale pose des limites à la fois trop globales et trop restrictives. Trop globales car cela montre les limites d'un gouvernement intégré, qui fonctionne uniquement par le haut par consensus. Le déficit de gouvernabilité que manifestent les communautés urbaines en province est lié à l'équilibre entre leurs composants. En même temps, ce cadre n'est pas assez global, car il ne traite pas la question métropolitaine dans son ensemble.

Ainsi ce que nous apprennent les exemples étrangers, c'est qu'à l'échelle métropolitaine, l'hypothèse d'un gouvernement métropolitain est introuvable. En effet, au vu des rapports entre la Région et l'Etat, le gouvernement métropolitain intégré n'est pas une réalité. A partir de ce constat, est-ce que la condition de l'efficacité publique en lle-de-France est de rattraper le retard en créant un gouvernement intégré comme dans les grandes villes françaises ?

En réalité, on peut au contraire avancer l'idée que l'Ile-de-France pourrait bien être en avance. Car il existe un certain nombre d'éléments constitutifs d'une éventuelle gouvernance en cours d'évolution et conditionnée par un enjeu de « leadership ». Trois éléments vont dans ce sens en particulier :

Le fait que les intercommunalités franciliennes, souvent dénoncées comme homogènes socialement et économiquement, soient pourtant très spécifiques et constituent l'expression d'identités locales et de volontés politiques en métropole.

L'existence de dispositifs souples de coopération interterritoriale, avec une très grande inventivité en la matière, qui font avancer les stratégies métropolitaines prouvent que l'Île-de-France est en avance. Ces dispositifs peuvent être vus, soit comme des bricolages par défaut en l'absence d'institution à la bonne échelle, soit comme des conditions de l'efficacité de l'action publique dans le monde contemporain où les institutions ont la capacité de fabriquer de la flexibilité et de se projeter aux bonnes échelles en fonction des problèmes rencontrés.

La Région ne peut être le niveau de gouvernement absolu de la métropole. Elle rencontre les mêmes difficultés que cette hypothèse du Grand Paris. Même plus car elle est soumise à des pressions exercées à la fois par le haut l'Etat et par les multiples formes d'expression des pouvoirs locaux par le bas. La Région est donc un niveau parmi ces trois grands niveaux : intercommunalités, démarches interterritoriales et niveau régional. La gouvernance, via ces trois niveaux ne peut se faire par une répartition des compétences mais par un partage des responsabilités politiques. Ainsi la montée en puissance régionale se joue autour d'un mandat d'animation des politiques publiques.

Pour conclure, je voudrais pointer le fait que notre débat est imprégné des références géopolitiques fabriquées par le SDRIF et je souligne qu'il existe un « avant » et un « après SDRIF ». En effet, le SDRIF a fabriqué des représentations politiques du système métropolitain comme les termes « faisceau » ou encore « zone dense ». La fonction spécifique de la région est donc d'animer les politiques publiques pour que ces représentations ne restent pas au stade de représentation.

En outre, la question du « leadership » politique au niveau de la région sera la condition de l'efficacité de ce système de gouvernance métropolitaine.

Jean-Paul PLANCHOU - Votre conclusion me semble en décalage avec votre discours car vous semblez très optimiste, ce qui donne des raisons d'espérer. Vous évoquez ce bricolage complexe qui est en avance d'une efficacité future. Pour vous résumer rapidement, vous évoquez qu'au fil des années, nous avons tous fabriqué du réseau, de la transversalité et pas trop de verticalité. Pour répondre à la complexité, la verticalité n'est plus la réponse mais l'horizontalité. Votre conclusion sur la question du leadership est effectivement essentielle et n'est que provisoire pour les travaux de cet après-midi. Je vous signale que les travaux de Mr BEHAR sont inscrits dans notre dossier. Merci à tous.

La séance est levée à 16h50.

SEANCE DU 22 NOVEMBRE 2007	

# **Etaient présents:**

M. Guy BONNEAU – Mme Catherine CANDELIER – M. Antoine DUPIN – Mme Anne HIDALGO – Mme Francine GUILLAUME – M. François LABROILLE – Mme LE NEOUANNIC –M. Gabriel MASSOU –M. Jean-Paul PLANCHOU – Mme Christine REVAULT-D'ALLONNES

#### Etaient excusés ou absents :

M. Guillaume BALAS – M. Martial BILD – Mme Véronique CARANTOIS – Mme Elisabeth DE FRESQUET – M. Roger KAROUTCHI – M. Jean-François LAMOUR – Mme Marianne LOUIS – M. Claude PERNES – M. Guillaume VUILLETET

# Participaient également à la réunion :

Mme AZEMA, conseillère technique, cabinet du président

Mme DUSSART, groupe Les Verts MIIe EYMARD, groupe Les Verts M. GAUSSEN, groupe PS Mme PROUST, groupe PS

M.LACOSTE, Directeur général adjoint délégué à la stratégie et au développement, IAURIF M.FOUCHIER, Directeur délégué chargé de la coordination du SDRIF, IAURIF M.CHAUVEL, <u>Département Démographie - Habitat - Equipement et gestion locale</u>, <u>Etudes financières et gestion locale</u>, IAURIF Mme MANCRET-TAYLOR, Directrice Mission SDRIF, UAD M.LIENARD, chargé mission, Mission SDRIF, UAD

M. Patrick BRAOUZEC, Député de Seine-Saint-Denis, Président de la communauté d'agglomération de Plaine Commune (93).

Jean-Paul PLANCHOU – ouvre la séance et excuse les parlementaires qui devaient être présents ce matin. Il rappelle que la première réunion de la commission était exceptionnelle du fait des grèves dans les transports en commun qui ont empêché de nombreux invités de se rendre à cette réunion. Il reconnaît que le calendrier assez serré des séances pose certaines difficultés, mais il est convaincu que les élus ont besoin de rencontrer et d'échanger avec un maximum d'acteurs au fait de ces problématiques et de disposer ainsi d'un socle d'informations le plus complet possible avant la fin de l'année.

La parole est à Jean-Pierre CHAUVEL de l'IAURIF.

#### Jean-Pierre CHAUVEL - Je ferai un exposé en trois parties :

- 1. Qu'est-ce que les disparités de richesse en Île-de-France ? Quelles sont les communes pauvres et riches ? Quelles sont les différences avec d'autres régions ?
- 2. Quelle est la définition des inégalités au travers des dotations de l'Etat ?
- 3. Explication du mécanisme de la taxe professionnelle et de l'intercommunalité en Île-de-France

#### I Les disparités de richesse en Île-de-France :

Une bonne santé financière générale

Les collectivités locales françaises sont en bonne santé financière, notamment du point de vue du désendettement, régulier depuis 10 ans. Ceci s'explique par deux phénomènes : la baisse régulière des taux d'intérêts et le fait que les collectivités locales soient bien gérées.

De grandes inégalités de revenus

Le terreau est donc globalement favorable. Cependant, derrière cette bonne santé générale, de grandes inégalités de niveau de revenus persistent. Pour les analyser, nous prendrons un indicateur de l'Etat : le potentiel financier par habitant. En 2006, en Île-de-France, il varie de 1 à 50. Parmi les communes les plus riches de ce point de vue, nous distinguons Mauregard, puis Le Mesnil-Amelot et enfin, les petites communes de Seine-et-Marne.

Le poids de la taxe professionnelle

Ce sont pour l'essentiel les activités qui expliquent la richesse des communes. Les entreprises apportent de la taxe professionnelle, ce qui conditionne la taille du budget et en contrepartie, les habitants obtiennent plus de services. Il existe quelques contre-exemples comme ce que nous appelons les « communes vertes » des Yvelines (Le Vésinet etc..) dont la richesse est davantage liée à la taxe foncière bâti.

Il La définition des inégalités au travers des dotations de l'Etat

Les dotations de péréquation

La dotation de l'Etat la plus importante représente le quart du potentiel financier. Les dotations de péréquation, vouées véritablement à réduire les écarts entre les communes pauvres et riches correspondent seulement à 3,4% tout additionné.

Nous avons donc une richesse fiscale de base, une grosse dotation d'Etat et des dotations véritablement actives -ce que nous appelons de la péréquation effective- qui à elles seules

représentent 3,4% du potentiel financier. Nous voyons donc que les rapports de force sont déjà un peu marqués dans le paysage.

Différences globales de richesse entre les communes d'Ile-de-France

Dans le graphique que je vous présente aujourd'hui, j'ai regroupé les 1281 communes d'Île-de-France, en isolant Paris et en déterminant 3 paquets :

-Paquet 1 : les 100 communes les plus pauvres

-Paquet 2 : les 100 communes un peu moins pauvres

-Paquet 3 : les 80 communes les plus riches

Nous voyons immédiatement que l'incidence des dotations de l'Etat par rapport aux différences de richesse est assez claire. Si nous examinons uniquement les dotations de l'Etat, nous remarquons qu'elles ne décroissent qu'à partir de la strate 7. En outre, c'est seulement à la strate 13 et sur Paris que nous notons véritablement un effet sensible de péréquation. Celui-ci est dû au Fonds de solidarité Île-de-France. Ce mécanisme n'existe que dans cette région. Il agit comme Robin des bois, en prenant aux riches pour donner aux pauvres. Les autres dotations ne se contentent que de donner aux pauvres. En revanche, nous notons un problème de péréquation à destination des petites communes rurales largement défavorisées (strates 1 à 4), aussi bien en Île-de-France qu'en France entière.

Comparaison entre les 10 communes les plus riches et les 10 plus pauvres

Les plus riches sont taxées de 102 € par habitant alors que les plus pauvres reçoivent environ 180€ par habitant. Nous voyons bien qu'en ce qui concerne les cas extrêmes, la péréquation fonctionne. En outre, si nous ajoutons la dotation forfaitaire de 25%, nous nous apercevons que celle-ci est plus importante pour les communes les plus pauvres que pour les plus riches. Cependant, ce mécanisme favorise les inégalités.

Inégalités de revenu par habitant et pression fiscale

Si nous ajoutons la richesse fiscale, nous aboutissons à un écart de plus de 1400€ entre les 10 communes les plus pauvres et les 10 plus riches. Le revenu par habitant est deux fois plus faible dans les communes pauvres et la pression fiscale est supérieure d'environ 60% à la moyenne régionale dans les communes défavorisées. Le budget des communes les plus pauvres est nettement inférieur à celui des plus favorisées. Je précise aussi que sur les 10 communes les plus pauvres, 8 sont dans l'intercommunalité et seulement 2 pour les 10 plus riches.

Répartition géographique des richesses en Île-de-France

Si nous examinons le potentiel financier des communes, nous observons que les villes les plus riches sont Paris, avec 1827€ par habitant en 2006 (cela représente 29% du potentiel financier régional), une bonne partie des Hauts-de-Seine, les aéroports Roissy et Orly, et les Villes nouvelles telles que Saint-Quentin, Cergy, Evry et une partie de la Seine Aval. Ceci est intéressant car nous retrouvons parmi les communes les plus défavorisées une autre partie de la Seine Aval. Il existe donc là une juxtaposition entre les communes riches et les communes pauvres qui se côtoient. Nous dégageons donc nettement une sorte de cadran sud-ouest beaucoup plus favorisé. En ce qui concerne la Seine-et-Marne, c'est une vraie commune rurale, ce qui implique une autre catégorie de collectivité toujours difficile à comparer.

Sur Paris, j'ai examiné la répartition de la population et la base de la taxe professionnelle dans les 20 arrondissements. Or, je me suis apercu qu'il n'existait aucune relation entre les deux.

Au-delà de Paris, au travers de toute la Région, il s'opère une péréquation. Les richesses sont extrêmement concentrées sur quelques territoires alors que les dépenses sont très largement réparties. Il existe donc un mécanisme de péréquation de fait, mais qui n'est pas volontaire.

Il a toujours existé des mécanismes de péréquation locaux. Avant la dotation globale de fonctionnement, il s'agissait d'une taxe locale. A l'époque, la ville de Paris touchait trois fois plus de

taxes locales que le reste de la région, car il n'existait pas d'autres pôles comme La Défense ou Roissy aujourd'hui. Les richesses étaient donc extrêmement concentrées et il existait déjà un mécanisme de redistribution. Le fonds de solidarité francilien n'est donc que le dernier avatar d'une longue tradition de mécanismes de péréquation.

Y a-t-il une spécificité francilienne en termes de disparités ?

En Rhône-Alpes, la commune la plus pauvre possède une richesse fiscale de 360€ et la plus riche, de 1 600€. Nous pouvons distinguer 10 communes qui bénéficient d'une richesse fiscale supérieure à 1 000€.

Dans le Nord Pas-de-Calais, l'écart entre la commune la plus pauvre et la plus riche est très important, puisque nous passons de 200 à 3 300€.

Dans la région PACA, l'écart se situe entre 400 et 2 800€ et 9 communes possèdent une richesse fiscale supérieure à 1 000€.

En Île-de-France, la commune la plus pauvre a une richesse fiscale de 370€ et la plus riche, de 3 900 €. L'écart est grand mais 37 communes possèdent au moins 1 000€. Le fonds de solidarité en Île-de-France a fait la preuve de son efficacité car il existe une matière fiscale suffisante pour alimenter ce mécanisme de péréquation.

Les mécanismes de péréquations en Île-de-France

#### Historique et répartition de la DSU et du FSU

Les mécanismes existants sont la dotation de solidarité urbaine (DSU) et le fonds de solidarité urbaine (FSU). Ils sont tous deux issus de la loi du 13 mai 1991. Le 4 décembre à Bron, le président de la République de l'époque a déclaré qu'il souhaitait favoriser la mise en œuvre de la politique de développement social urbain. Le principe était de donner davantage de ressources à des communes qui en avaient moins. Dès 1991, les villes ont ainsi pu inscrire dans leur budget les péréquations.

La plupart des communes bénéficiaires reçoivent les deux dotations en même temps. Celles-ci sont regroupées dans un périmètre qui part du nord de l'Essonne en passant par le Val-de-Marne, la Seine-Saint-Denis, le nord des Hauts-de-Seine et débouche sur la vallée de la Seine. Les communes qui donnent sont surtout Paris, une partie de l'Ouest parisien, Roissy, Orly et une partie de la Vallée de la Seine.

La dotation de solidarité urbaine (DSU)

La DSU a été créée il y a 3 ans. Elle représente 600 M€. L'objectif à l'horizon 2009 est de passer à 1,2 Mds € en l'augmentant de 120M€ par an.

L'attribution de la DSU tient compte de 4 critères : les indicateurs de besoin, à savoir le pourcentage de logements sociaux et de personnes bénéficiant de l'aide au logement, et les indicateurs de ressources, soit le potentiel financier des communes et le revenu par habitant.

Le poids des communes qui avaient une partie de leur territoire en zone urbaine sensible ou en zone franche urbaine a été renforcé. Dans ces villes, la DSU a été multipliée par 3 ou 4 et s'est fortement concentrée, en permettant de garantir une croissance de 5% par an.

La progression de la DSU est de 16,5% en Île-de-France en 2007. Elle est plus rapide que dans le reste du pays car cette région contient plus de quartiers et de populations. Entre 2003 et 2007, la DSU a par exemple progressé de 200% à Chanteloup-les-vignes, Trappes, Mantes-la-Jolie et Clichy-sous-bois. Nous observons ainsi un ciblage vers les communes qui sont en politique de la Ville.

Au total, la DSU s'élève à 232M € en Île-de-France et à 1Md€ en France entière

# 4.3 Le Fonds de solidarité urbaine (FSU)

Ses critères d'attribution sont les mêmes que pour la DSU. Il est alimenté par :

- -Les dotations des 68 communes plus riches que la moyenne. Celles-ci apportent un total de 151M€ dont 103M€ fournis par Paris. Le poids de la capitale est donc fondamental.
- -Les prélèvements opérés sur les budgets des 143 communes à base de taxe professionnelle très importante. Cette dotation qui s'élève à 31M€ a pour conséquence une perte de recettes pour le FSU. Le FSU a peu progressé en 2006 et les politiques cherchent actuellement des moyens pour le conforter.

III L'intercommunalité Définition C'est « la communauté réduite aux acquêts ». L'intercommunalité est directement liée à l'évolution sécure des bases de taxe professionnelle. La solidarité se fait à moyen et long terme à travers la DSU. L'Etat fournit une dotation globale de fonctionnement garantie chaque année. La péréquation se fait également et surtout au travers des compétences exercées par le groupement. L'intercommunalité agit ainsi sur l'ensemble du territoire, de façon relativement homogène. La taxe professionnelle n'est plus une recette communale. Lorsqu'une commune échange le produit de la base de taxe professionnelle, il existe un transfert de compétences. Pour les différences, elle reçoit une attribution. Personne ne gagne ni ne perd d'argent.

#### Pratique de l'intercommunalité

La première année est une année blanche. Au fil du temps, des ressources nouvelles apparaissent : -Les taxes professionnelles des nouveaux établissements

-Une dotation globale de fonctionnement, diffusée pour exercer de nouvelles compétences ou pour améliorer les anciennes, pour le fonctionnement de la communauté et la DSU, répartie entre les communes.

La vision péréquatrice considère le versement de la dotation en fonction de la pauvreté relative des communes. A l'inverse, la vision antipéréquatrice conduit à verser l'intégralité de la somme en fonction de l'origine de la base de taxe professionnelle. L'intercommunalité est donc un choix politique important.

#### 1.2 La part des ressources

Elle varie largement. En Île-de-France, en moyenne, 16% des compétences sont mises en commun contre 30% pour l'ensemble de la France. Le chiffre s'élève à 29% en ce qui concerne les communautés de communes à taxe professionnelle unique. Dans les petites communes rurales, l'intercommunalité est moins forte que la moyenne nationale.

Il faut plusieurs années avant que l'intercommunalité se mette réellement en place. Les coefficients varient très légèrement mais l'une des conséquences de l'intercommunalité est l'harmonisation des services sur l'ensemble du territoire.

## 2. Perspectives

90% du territoire national est aujourd'hui dans le réseau intercommunal. 33 000 communes sont concernées, soit 54 millions d'habitants. En Île-de-France, il existe 105 groupements intercommunaux, soit 888 communes sur 1 281, c'est-à-dire les deux tiers.

Les Yvelines ont été les plus tardives à entrer dans l'intercommunalité. La Seine-et-Marne s'est lancée en premier, de façon logique car c'est d'abord une pratique rurale. Dans la zone urbaine centrale, les choses ont avancé. L'Île-de-France a démarré en retard mais repart aujourd'hui.

La question de poursuivre le mouvement pour atteindre les 100% d'intercommunalité se pose aujourd'hui. La péréquation n'a pas augmenté autant que nous l'avions pensé. En outre, au moment où l'intercommunalité active s'est mise en place, l'évolution des concours d'Etat a été remise en question, ce qui obère un peu les perspectives.

## 2.1 Les « périmètres »

A côté des intercommunalités instituées existent des périmètres, qui ont une réalité géographique mais pas juridique. Il s'agit des territoires suivants :

- -Parcs naturels et régionaux
- -Pays de la Bassée
- -L'Association des Collectivités territoriales de l'Est parisien (l'ACTEP), sur 2 départements
- -La Seine Amont
- -La vallée scientifique et technologique de la Bièvre

Je passe sous silence les plus de 1 000 syndicats intercommunaux qui existent aussi en Île-de-France. En France entière, pour 36 000 communes, il existe 18 000 syndicats intercommunaux, soit 1 syndicat pour 2 communes.

2.2 Les budgets publics en Île-de-France

La Région bénéficie d'un budget de 3,3 Mds € et Paris 6,4 Mds €. Pour les autres communes, le budget est de 13, 5 Mds €. Les départements ont un budget total de 9,6 Mds €. L'ensemble représente 33Mds €, ce qui correspond à 20% du total national. Je pourrais ajouter le budget du STIF, le syndicat des transports d'Ile-de-France, qui s'élève à 3,6 Md€

**Jean-Paul PLANCHOU** - Merci beaucoup. Je reviens sur le chiffre de 33Mds € que vous avez donné en précisant qu'il correspond à 28% du PIB.

De façon traditionnelle et historique, des liens de cohésion ou de péréquation ont existé. Ils sont efficaces mais insuffisants. Pourtant, nous avons le bon panel de communes riches par rapport aux pauvres.

Le mouvement d'intercommunalité a un peu freiné l'accentuation de cette péréquation, tout en permettant de la part de l'Etat la canalisation des contributions versées. Ceci a provoqué le repli des territoires sur eux-mêmes aux dépens d'une cohérence globale.

Cependant, eu égard à ces disparités et en ayant en ligne de mire la solidarité sociale et territoriale, nous voyons bien que c'est à l'échelle de l'Île-de-France que nous devons résoudre ces problèmes. C'est la grande leçon que nous pouvons tirer de votre exposé.

Jean-Pierre CHAUVEL - Plus la péréquation est large, plus elle est efficace.

**Anne HIDALGO** - Le processus d'entrée dans l'intercommunalité entraîne-t-il toujours un mouvement de l'Etat ? L'intercommunalité s'établit-elle en fonction du nombre d'habitants ?

**Jean-Pierre CHAUVEL -** Oui, toujours, dès la première année. Cette dotation de l'Etat dépend du type de communauté qui est créée. Par exemple, une communauté urbaine est plus rentable qu'une communauté d'agglomération ou une communauté de communes à fiscalité additionnelle.

Anne HIDALGO - Comment intervient la dotation de l'Etat ?

**Jean-Pierre CHAUVEL -** Les premières années, cette dotation est essentielle. Au bout de 20 ou 30 ans, c'est la taxe professionnelle qui fonctionne. Cela relance d'ailleurs le débat sur son avenir.

Catherine CANDELIER - Il existe beaucoup d'intercommunalité en Île-de-France. Mais il serait également intéressant de connaître les chiffres concernant les communes qui n'ont pas fait ce choix, comme dans les Hauts-de-Seine, par exemple. Pourquoi ne se lancent-elles pas dans des procédures de regroupements intercommunaux ? Rappelons que le fait de se mettre en intercommunalité permet d'échapper à une certaine forme de solidarité.

Je souhaiterais également connaître la somme qu'une ville comme Boulogne payait sur les fonds de solidarité avant son entrée dans l'intercommunalité, et après.

Gabriel MASSOU - Le potentiel financier correspond bien à la richesse des communes...

Jean-Pierre CHAUVEL - Oui, mais ce n'est pas ce qui est prélevé par la commune. En effet, à cette richesse, elle décide d'associer un taux d'imposition. Il faut donc distinguer la richesse d'une commune de ce qu'elle en fait. Il s'agit bien d'un choix politique. La péréquation ne cherche pas à corriger le fait de surtaxer ou de sous-taxer les habitants. C'est pour cette raison que nous utilisons le terme de « potentiel » financier. Il s'agit de la richesse donnée à la commune à travers ses bases, tout en sachant qu'elle est libre d'appliquer le taux d'imposition qu'elle souhaite. Nous parlons de richesse et non pas de produit.

Gabriel MASSOU - Existe-t-il des comparaisons de produits ?

**Jean-Pierre CHAUVEL** - Non, parce qu'inévitablement, il y aurait des questions sur la source du produit. En termes de marges de manœuvre, ce ne sera pas du tout la même chose. Les comparaisons de produit appellent à distinguer richesse et pression fiscale.

Toutefois, il est vrai qu'il s'agit d'une question prégnante, qui revient constamment dans les débats.

Antoine DUPIN - J'habite à Medon, qui fait partie d'une intercommunalité de 5 villes. Nous souhaitions intégrer encore deux autres communes, Boulogne et Sèvres, mais celles-ci ont préféré faire intercommunalité à deux. Dans les débats qui ont précédé cette décision est apparue la problématique de réintégration des écarts de taxe professionnelle. Par ailleurs, il était très délicat de se mettre en intercommunalité avec Boulogne, car il existe de grandes disparités entre cette ville très riche et les communes pauvres en recettes fiscales de taxe professionnelle. Or, la dotation globale de fonctionnement des communes aurait dû être elle aussi recalculée en péréquation. C'est en effet la communauté d'agglomération qui décide de laisser le mécanisme de rétrocession de l'excédent de recette fiscale commune.

Nous avons régulièrement de nombreux débats dans notre pratique d'intercommunalité avec Issy-les-Moulineaux, qui est aussi une ville très riche. Les élus d'Issy-les-Moulineaux ont tendance à dire « vous bénéficiez de ce que nous gagnons » et les communes plus pauvres rétorquent que le principe d'intercommunalité existe justement pour permettre l'extension de la richesse. Pour ma part, je pense que les mécanismes financiers peuvent être des obstacles à un élargissement de la base de péréquation.

**Jean-Paul PLANCHOU** - Merci. Le rapport qui vient d'être fait est très important et porteur d'enseignement sur la solidarité financière et sociale. En effet, il est intéressant de noter quels peuvent être les effets délétères de l'intercommunalité en Île-de-France en termes de disparités. Nous connaissons bien aussi le problème du blocage de l'évolution des territoires en intercommunalité.

Notre commission se veut d'explorer toutes ces analyses afin de dégager au printemps prochain des scenarii possibles pour l'Île-de-France de demain. Il s'agit de donner des éléments par rapport au débat souhaité par le président, qui va s'accélérer après les élections municipales. Cette question de l'avenir de la Région a été posée plusieurs fois et il convient d'y donner une réponse pragmatique et fonctionnelle. Le président de la République s'est exprimé à ce sujet en juin dernier en bousculant cette démarche. Il est normal que la Région souhaite prendre sa part étant donné sa place dans le conseil des collectivités de l'Île-de-France.

Merci beaucoup, Patrick BRAOUZEC, député de Seine Saint Denis, de venir nous apporter vos éclaircissements en comprenant les tenants et les aboutissants de cette commission.

Patrick BRAOUZEC - Merci à cette commission de m'avoir invité. Je considère qu'il y a des choses importantes à dire dans ce débat sur la gouvernance et la place de chacun dans la métropole lle-de-France. Malgré les ambitions du président de la République, considérées comme un coup de force, je crois que nous ne pourrons pas faire un vrai choix par rapport à la problématique posée en faisant abstraction et des élus et des habitants.

Dans le cadre du schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), la Région a fait un très bon travail lors des ateliers pour dessiner les contours de ce que devrait être l'Île-de-France à l'horizon 2015-2020. De nombreux débats très intéressants ont eu lieu avec l'ensemble des élus qui ont permis de dégager quelques données essentielles.

Malgré les orientations des schémas directeurs précédents, les inégalités territoriales et sociales persistent. En outre, d'après tous les organismes qui ont produit des rapports sur ces inégalités, non seulement la situation ne s'est pas arrangée, mais elle s'est aggravée. Il faudra donc analyser pourquoi.

Le projet de SDRIF nous satisfait dans ses grandes lignes, mais nous souhaiterions que le polycentrisme soit davantage affirmé. Pour cela, nous pouvons considérer trois scénarii possibles.

Scénario numéro 1 : reconstituer un « Grand Paris »

Il s'agirait d'intégrer la petite couronne, avec éventuellement la Seine-Saint-Denis, les Hauts-de-Seine et le Val-de-Marne. Cela donnerait une métropole d'environ plus de 6 millions d'habitants. Mais je ne suis pas persuadé que ce scénario réglerait le problème de la résorption des inégalités territoriales et sociales.

Scénario numéro 2 : englober les 29 communes limitrophes pour réaliser une extension de Paris.

C'est un scénario que tous les siècles ont connu, dans la tradition de l'extension parisienne. Je crains qu'il entraîne les mêmes conséquences d'absorption des communes que jusqu'alors, en rejetant une fois de plus les populations en difficultés à la périphérie. Dans ce scénario, des villes comme Stains et Pierrefitte ne seraient pas intégrées au nouveau Grand Paris, alors qu'aujourd'hui elles participent à des projets importants au niveau de la communauté d'agglomération.

#### Scénario numéro 3, appelé « la marguerite »

Ce projet affirme qu'il pourrait exister autour de Paris 5 ou 6 pôles structurants qui auraient la même vocation. Je suis un ardent défenseur de ce scénario pour plusieurs raisons.

D'abord parce qu'en envisageant les autres scénarios, il existerait un phénomène d'absorption très difficile à vivre pour les élus et la population. En effet, quid des villes qui se retrouveraient à la périphérie de ce nouveau Grand Paris ? Ne se sentiraient-elles pas mises à l'écart de l'autre côté d'un nouveau périphérique ?

En revanche, le scénario numéro 3 permettrait à chacun de retrouver une nouvelle centralité. Or, mon expérience au niveau de la communauté d'agglomération m'a permis de réaliser qu'il est important que les villes participent d'une même centralité. J'aimerais mettre en avant l'aspect positif d'un pôle structurant.

Toute organisation territoriale laisse encore libre cours à la loi du marché. C'est lui qui décide du développement du territoire, malgré toutes les bonnes volontés politiques. Il existe quelques exceptions comme Saint-Denis, avec l'investissement important autour du Stade de France, mais il a fallu beaucoup de temps pour que le marché s'intéresse à ce territoire.

Nous devons donc affirmer avec force au niveau de l'Etat et de la Région qu'il existe des pôles de centralité émergeants : des communautés d'agglomération au sens large comme la zone du stade de France, le pôle autour de La Défense, Issy-les-Moulineaux, Boulogne, la Seine-Amont avec Créteil et l'ACTEP, à structure souple.

Si nous étions dans une intercommunalité fondée sur la solidarité et le partage, nous remettrions au centre la commune et ses habitants. Or, je constate qu'il existe aujourd'hui en région Île-de-France des volontés politiques qui tournent le dos aux principes de solidarité et de réduction des inégalités. Il s'agit d'intercommunalités d'opportunité ou de repli sur soi, où l'esprit qui règne est de se protéger des pauvres.

Si nous pouvions contraindre un certain nombre de partenaires institutionnels locaux, je préfèrerais que ce soit autour d'intercommunalités fortes avec la taxe professionnelle unique, plutôt que dans un regroupement dans un Grand Paris étendu. Je crains qu'il y ait dans ce cas des résistances fortes.

Le scénario numéro 3 me semble être celui qui correspond le mieux aux attentes de la population au sein de la communauté d'agglomération. En effet, selon moi, c'est le degré de fierté de partager des projets qui fait sens et permet de reconstruire de la ville sur la ville. Ceci non seulement au niveau urbain mais aussi social.

Nous devons donc lire ces scenarii et en mesurer toutes les conséquences : politiques, sociales et territoriales. Quel que soit notre choix, il faudra ensuite une véritable volonté politique pour le réaliser.

Je tiens à rappeler que les événements d'octobre / novembre 2005 peuvent repartir à tout moment. Nous savons très bien que les diverses discriminations et inégalités sont les sources de ces violences. Ainsi, si nous ne les remettons pas en cause, nous avons du souci à nous faire sur l'attractivité de la

région. En effet, ces événements ont eu des effets négatifs bien au-delà des cités dans lesquelles ils se sont produits.

**Jean-Paul PLANCHOU** - Merci pour cette contribution très utile, qui confirme les analyses antérieures, notamment le travail du schéma directeur. Il s'agit bien sûr de mettre en avant une méthode démocratique, qui ne fera rien contre les communes et encore moins contre les habitants.

Le scénario numéro 3 témoigne de la volonté de prendre en compte la spécificité fonctionnelle d'une agglomération, tout en approfondissant la cohésion entre Paris et certains pôles structurels cohérents, au-delà des frontières actuelles des départements. Cela concourt à affirmer la logique polycentrique du schéma directeur.

Voici ma question : dans ce cadre-là, comment résoudre le risque d'une relégation des territoires qui seraient en dehors de cette belle marguerite ? Comment s'abstraire de tout mécanisme de redistribution de la péréquation qui renforcerait la cohésion de la zone centre en maintenant les disparités entre celle-ci et l'extérieur ?

Christine REVAULT D'ALLONNES - Je vis à Villejuif, dans le Val-de-Marne et je comprends donc très bien la volonté d'éviter l'exclusion en périphérie. Si nous avançons vers un scénario de type marguerite, nous nous apercevons qu'il produit des déséquilibres entre les structures intercommunales formant ces pôles de centralité. Comment rééquilibrer les choses? Entre La Défense -qui n'est pas une structure intercommunale- et d'autres types de communautés d'agglomérations, il existe des différences de richesse. Comment résoudre ce problème? Que faire des communes qui ne sont pas encore en structure intercommunale, et des autres qui n'ont pas encore de structure institutionnelle claire, comme l'ACTEP, par exemple?

**Guy BONNEAU** - Je suis moi-même assez intéressé par le troisième scénario, mais je verrais une marguerite plus large, avec plusieurs séries de pétales. Nous avons évoqué dans le SDRIF les modalités de prise en compte des bassins d'emplois. Nous pouvons élargir le raisonnement à une partie moins immédiatement centrale de l'agglomération, parce que ce système peut contribuer à créer un sentiment d'appartenance. Mais le problème doit aussi se régler à une échelle plus large : Quelle sera la structure institutionnelle qui veillera à la cohérence des politiques pour ces 5 à 10 pôles ? La question du logement, par exemple, ne devrait pas être réglée séparément par chacun d'eux. Il faut donc trouver des mécanismes de gouvernance globale. Comment voyez-vous la coordination de ces politiques ?

**François LABROILLE** - Je suis comme vous préoccupé par les problèmes d'inégalités. Votre vision m'intéresse beaucoup et j'ai trois questions à vous poser pour explorer quelques pistes utiles à notre débat :

- 1) Quel est le rapport entre le problème de la gouvernance et la nécessité de renverser les logiques d'inégalités ? Nous avons déjà remarqué au cours des exposés et des interventions que pour les uns, la gouvernance est un facteur lourd et que pour d'autres, la situation est plutôt meilleure de ce point de vue que dans d'autres métropoles régionales. J'aimerais donc avoir votre avis sur cette question.
- 2) Le scénario numéro 3 n'est-il pas une extrapolation de l'expérience « Plaine commune », qui permettait d'obtenir une crédibilité politique à l'échelle de 300 000 habitants ? N'existe-t-il pas un risque de voir un pôle parisien et des forces disproportionnées, à l'exception faite de « Plaine commune » ? Est-ce que cette vision est portée par d'autres ?
- 3) Imaginons la marguerite comme base d'une coopération pour mieux solidariser les territoires. Que devient alors le titre de la Région ? A quoi sert-elle ?

**Patrick BRAOUZEC** - Je pense que le polycentrisme doit s'articuler avec les pôles qui existent. Les villes nouvelles, par exemple, devraient trouver un deuxième ou troisième souffle. L'un des handicaps est qu'entre elles et Paris, il n'y a pas de structures qui existent.

Sur la question de la gouvernance, je reste persuadé que la Région doit être la référence dans une opération de ce type. Il peut s'agir d'une gouvernance partagée avec les présidents des grandes communautés d'agglomération, qui auraient des lieux pour coordonner leurs politiques. Ce serait la meilleure façon d'avoir des territoires complémentaires et non pas concurrents. Cependant, ceci nécessite une vraie volonté politique d'orienter le marché en termes d'activités, notamment pour la question du logement qui a été évoquée. Il faudrait inventer une structure souple mais néanmoins formelle entre les présidents de ces communautés, sous la responsabilité de la Région. Je pense que c'est le meilleur moyen pour que celle-ci soit intégrée.

En ce qui concerne la problématique des inégalités, les deux premiers scenarii posent encore plus de questions que le dernier.

Le fait de passer en intercommunalité forte et structurée ne serait sans doute pas de nature à réduire les inégalités sociales. Mais je reste persuadé que c'est la seule façon de déclencher un processus qui aille dans ce sens, car nous n'en sommes pas tous au même point.

A Saint-Denis, dès la fin de la coupe du monde en 1998, nous avons travaillé avec 9 autres villes sur la charte de développement du territoire, en acceptant que certaines entrent dans la communauté de communes. Pendant un an et demi, nous sommes parvenus à travailler ensemble sur un contenu. Certes, toutes les villes étaient au départ de la même couleur politique. Mais en 2001, lorsque Epinay a basculé à droite, le maire a tout de même décidé de rester dans la communauté d'agglomération. Il en a tiré depuis un bilan très positif. En ce qui me concerne, je ne vois pas ce qui pourrait faire obstacle à ce type d'expérience dans d'autres territoires.

Nous sommes tous conscients que la question de la gouvernance et de l'organisation territoriale a joué un rôle dans l'aggravation et l'accélération des inégalités. Nous avons donc besoin d'une vraie volonté politique pour changer cette situation. En s'associant, l'Etat et la Région pourraient jouer un rôle déterminant dans ce combat.

Au niveau de la communauté d'agglomération, nous avons fait le pari de répondre positivement aux orientations de la Région en termes de création de logements et de densification de la première couronne au sens large. Ceci a induit des dépenses en termes d'équipements publics que les communautés ont de plus en plus de mal à assumer. Or, je suis persuadé que si la Région et l'Etat arrêtaient de subventionner à la même hauteur le superflu et le fondamental, cela pourrait inciter les communes à participer à ces projets. Il faudrait pouvoir donner un plus à celles qui font le choix de l'intercommunalité renforcée. Prenons l'exemple de l'ACTEP, un syndicat intercommunal assez souple : s'il se constituait en vraie communauté d'agglomération avec des compétences transférées, il s'agirait d'un pôle de développement de dimension très importante.

Par rapport à d'autres métropoles, en effet, nous ne sommes peut-être pas les plus mauvais, mais nous ne sommes pas non plus les meilleurs. Quelle que soit la situation ailleurs, nous ne pouvons que constater l'aggravation et l'accélération des inégalités territoriales et sociales. La question de la gouvernance est forcément liée à ce problème. En effet, nous ne pouvons pas avoir pour seul souci le rayonnement économique parisien et francilien. L'objectif final est avant tout que ce développement économique se traduise par un développement local et social. Il faut une volonté politique car sinon, c'est le marché qui décide et qui continue à renforcer les inégalités.

La communauté d'agglomération à Saint-Denis a dû faire un énorme travail pour parvenir à la situation que nous connaissons aujourd'hui. Il y a eu un investissement public très fort, non seulement avec la construction du stade mais également au niveau des transports en commun et du désenclavement. Ces investissements auraient dû être directement attractifs en direction du monde économique et pourtant, ça ne s'est pas fait naturellement. Ceci est sans doute vrai aussi pour d'autres structures.

Sur la question du logement, la gouvernance devrait revenir à la Région dans une perspective polycentrique. Nous voyons bien qu'en ce qui concerne le logement social, nous sommes très loin du compte et que la situation n'évolue pas.

Francine GUILLAUME - Je suis parisienne et je suis tout à fait d'accord avec vous sur l'importance de la question des inégalités. Le scénario de la marguerite me paraît tout à fait intéressant, notamment lorsque vous parlez d'intégrer la notion de fierté du territoire chez les habitants. Je pense toutefois qu'il faut aussi répondre à la question des frontières, et pas obligatoirement au niveau de la fiscalité. La question est d'abord : comment gérer les frontières ? Comment pourraient être perçues

par l'extérieur les solutions techniques ad hoc ? Si nous prenons l'exemple d'un dossier comme celui du Vélib, une conférence métropolitaine suffirait-elle ?

En outre, je pense qu'il faut prendre en compte le fait que les frontières de Paris sont déjà en train de se transformer. Nous devons donc raisonner en intégrant des opérations de type Porte des lilas, Porte de La Chapelle, la construction du grand centre commercial autour d'Aubervilliers, l'allongement du tramway structurant à assez court terme...ll existe déjà des pôles économiques en création à ces endroits. Il serait donc nécessaire de réfléchir sur la vision que la Région pourrait avoir de ces transformations. De quels outils devrait-elle se doter? Comment associer les habitants? L'exemple du projet de la zone Aubervilliers est problématique car, bien qu'il intègre aussi le 18 le 19 arrondissement de Paris, les habitants ne se sentent pas dans une zone commune. Enfin, il faut aussi poser la question des transports publics dans ces zones en transformation.

**Catherine CANDELIER** - Je ferai trois observations en réaction à l'exposé très intéressant de Patrick BRAOUZEC :

- 1) Une entité disparaît totalement de notre conversation, le département. Dans le mien, les Hauts-de-Seine, nous pourrions imaginer deux ou trois intercommunalités. Mais que deviendrait alors le département dans ce contexte ? Aurait-il encore un rôle à jouer ? Si nous poussons encore plus loin la réflexion autour des structures administratives et politiques, le département n'a plus trop de sens. Surtout en lle-de-France, où il existe encore moins qu'ailleurs un sentiment d'appartenance. Par ailleurs, nous voyons bien dans le cas de l'ACTEP que nous pouvons aisément dépasser les frontières départementales.
- 2) Dans ces 3 scenarii dont vous nous avez parlé, les problèmes du lien entre Paris et la banlieue ainsi que la gestion de ces frontières restent à résoudre.
- 3) En tant que conseillère municipale au sein d'une intercommunalité, j'ai remarqué que celle-ci n'était pas une structure évidente pour les habitants. Il y a un problème de démocratie. En effet, comment désigne-t-on les élus en charge de l'intercommunalité ? Lorsque l'intercommunalité a été créée chez nous en 2003, ce sont les élus municipaux en place qui ont été naturellement chargés de la diriger. Ils n'ont pourtant reçu aucun mandat de la population pour cela. En outre l'intercommunalité n'a rendu aucun bilan.

Comment associer les habitants à la désignation des responsables de l'intercommunalité ? Comment établir la gestion de proximité ? Il y a souvent une absence de lien entre les conseillers municipaux et l'intercommunalité. Il conviendrait pourtant d'établir les responsabilités de chacun pour que les habitants sachent vers qui se tourner.

**Gabriel MASSOU** - Parmi les 3 scénarii que vous avez évoqué, le premier se lit facilement. Vous insistez sur le 3<sup>ième</sup> mais je ne vois pas ce qui, par rapport aux 2 autres, évite le phénomène de rejet vers la périphérie des habitants en dehors de ces nouveaux pôles. Je me pose aussi la question du débouché institutionnel de ce scénario : s'agit-il de remettre à plat les structures existantes en Île-de-France ou d'en créer une nouvelle, en plus de l'intercommunalité, du département, de la Région et de l'Etat ?

Patrick BRAOUZEC - Pour répondre à votre dernière question, il s'agit bien d'une remise à plat.

En ce qui concerne le problème de la mise à l'écart des citoyens, il est évident qu'il convient d'éviter cela à tout prix. Il faut faire en sorte que toute commune soit dans une intercommunalité en Île-de-France. Il est vrai que dans ce cas, le département n'a alors plus de raison d'être. L'intercommunalité c'est peut-être le meilleur moyen de reconstituer à l'échelle de l'Île-de-France de vrais territoires qui ont été cassés, notamment par les découpages départementaux.

En réponse à votre préoccupation sur les frontières, je voudrais vous parler du travail très concret que nous menons sur les franges et sur ce qu'est l'affirmation d'exister en tant que pôle. Ceci a pour conséquences des rapports compliqués avec Paris. En effet, nous ne pouvons pas penser les franges en nous bornant à la limite de ces territoires. C'est l'ensemble de la communauté d'agglomération qui est concernée. Par exemple, si nous n'avions pas été en intercommunalité, la question du prolongement du tramway Saint-Denis jusqu'aux portes de Paris n'aurait pas été posée. Aujourd'hui,

les habitants de Stains et de Pierrefitte vivent ensemble leurs frontières avec Paris. Il s'agit donc d'un autre rapport territorial.

La création d'une nouvelle centralité intercommunale est aujourd'hui en débat. Les projets de type Porte de la Chapelle et sur la zone d'Aubervilliers en sont l'exemple. Ces territoires vont devenir de vrais quartiers dans l'intercommunalité et nous allons devoir y réfléchir ensemble.

Lorsque nous créons de l'intercommunalité, notre regard change sur le territoire. En bord de Seine, aux franges de Saint-Denis, Villetaneuse et Villiers, existe un lieu, un peu aux confins, nommé « Fort de la bûche ». Avant l'intercommunalité, cet endroit était simplement considéré comme « le bout du bout ». Aujourd'hui, c'est devenu un lieu de potentiel de développement important.

Il existe beaucoup d'intercommunalités qui n'ont pas fait de transferts de compétences ou qui se sont simplement contentées de transferts obligatoires. Il est donc nécessaire d'aller plus loin en ce qui concerne la mutualisation et les questions transversales et territoriales.

Que peut-on faire pour mutualiser beaucoup mieux les moyens matériels et humains? Comment être réactif sur le territoire, notamment en direction du personnel quand nous en avons besoin? Sept ans après sa création, la question de l'intercommunalité se pose différemment. Cependant, l'articulation entre commune et intercommunalité reste une priorité. Il ne faut surtout pas que les conseils municipaux soient dessaisis. Nous devons faire un gros effort sur la question de la non négociation des politiques, au niveau des conseillers municipaux. Il faut que certains soient désignés comme référents, et identifiables comme tels par la population.

**Jean-Paul PLANCHOU -** Merci pour cette intervention. Nous aimerions également savoir si vous avez des échos de l'avancée de ce scénario de la marguerite parmi vos contacts, en tant que parlementaire ?

**Patrick BRAOUZEC** - Une réunion informelle est prévue dans une semaine avec des élus, des universitaires, des chercheurs et des géographes. Nous avons voulu provoquer cette rencontre car la conférence métropolitaine ne permet pas forcément d'avoir un débat en bénéficiant de tous les savoirs.

Les universitaires et chercheurs vont donc exposer leur point de vue, afin de faire réagir les élus. La question qu'ils vont leur poser est « est-ce que vous êtes prêts à rompre avec ce que vous avez mis en place? ». Il existe beaucoup d'institutionnalisme en termes de communauté d'agglomération et nous ne pouvons pas rester dans le consensus mou.

Selon moi, nous pourrons constituer une intercommunalité lorsque de vraies incitations seront mises en place. Je pense par exemple à tout ce qui est du domaine des subventions de fonds publics, qui permettent de rester dynamique. Il faut orienter le marché.

La séance est levée à 11h10.

SEANCE	DU 30 N	IOVEMB	RE 2007	

#### **Etaient présents:**

M. Guy BONNEAU – Mme Marianne LOUIS – M. Gabriel MASSOU – M. Claude PERNES – M. Jean-Paul PLANCHOU – M. Guillaume VUILLETET

#### Etaient excusés ou absents :

M. Guillaume BALAS – M. Martial BILD – Mme Catherine CANDELIER – Mme Véronique CARANTOIS – Mme Elisabeth DE FRESQUET – M. Antoine DUPIN – Mme Francine GUILLAUME – Mme Anne HIDALGO – M. Roger KAROUTCHI– M. François LABROILLE – M. Jean-François LAMOUR– Mme Pascale LE NEOUANNIC – Mme Christine REVAULT-D'ALLONNES

## Participaient également à la réunion :

Mme AZEMA, conseillère technique, cabinet du président

Mme DUSSART, groupe Les Verts MIIe EYMARD, groupe Les Verts M. GAUSSEN, groupe PS Mme PROUST, groupe PS

M.LACOSTE, Directeur général adjoint délégué à la stratégie et au développement, IAURIF M.CHAUVEL, Département Démographie - Habitat - Equipement et gestion locale, Etudes financières et gestion locale, IAURIF Mme MANCRET-TAYLOR, Directrice Mission SDRIF, UAD M.LIENARD, chargé mission, Mission SDRIF, UAD

M. DALLIER (sénateur), M. Fabrice HUGO (Sénat), M. Jean-Pascal PICY (Sénat), M. Nicolas PORTIER (délégué général ADCF), M. Xavier LEMOINE (Prés agglo Clichy-Monfermeil), M. Francis LARA (DGS CAPS), M. Patrick LEGALL (CAPS), M. Christian METAIRIE (prés agglo Val-de-Bièvre), M. François PAILLE (DGA agglo Haut Val-de-Marne), M. Olivier HARAN (dir.cab. Nogent-sur-Marne), M. Vincent CAPO-CANELLAS (prés communauté communes Le Bourget-Drancy), M. Henri MARSEILLE (VP agglo Arc-de-Seine), Stéphane DAGUIN (DGS agglo Hauts de Bièvre)

## M. PLANCHOU - Il s'agit de notre troisième réunion.

Je remercie très chaleureusement Monsieur le Sénateur DALLIER d'avoir répondu à notre invitation. Nous avons déjà eu un certain nombre d'échanges avec des représentants des Conseils généraux et des députés. Partant, il nous semblait utile d'avoir votre point de vue, dans la mesure où l'Observatoire de la Décentralisation vous a chargé d'un rapport sur le sujet qui nous intéresse. L'entretien que vous avez donné il y a quelques jours dans une presse dominicale était intéressant à de nombreux égards. Vous avez su porter à notre connaissance et mettre en valeur certains éléments de vos travaux ; ceux-ci nous ont donné l'envie de vous entendre.

Compte tenu de la question qu'a soulevée le président de la République au mois de juin dernier, nous cherchons à comprendre pourquoi les coopérations métropolitaines, en place depuis un an et demi, s'organisent principalement autour d'une thématique fonctionnelle, au détriment de problématiques spécifiques, dont personne ne nie l'importance. Se poser la question de la spécificité du cœur de l'agglomération revient à se poser la question des niveaux de cohésion et de cohérence. Si les problèmes auxquels nous sommes confrontés sont fonctionnels, il nous faut développer une réflexion sur le plan administratif et institutionnel.

M. DALLIER, je vous donne la parole.

## Audition de Monsieur le Sénateur Philippe DALLIER

Monsieur le Sénateur DALLIER - Merci, Monsieur le président. Mesdames et messieurs, merci de me recevoir. Nous sommes à front renversé. Habituellement, c'est moi qui auditionne dans le cadre d'un rapport qui sera rendu au printemps, après les élections municipales. Et je suis heureux de débattre avec vous sur ce sujet.

Je me présente. Je suis élu local depuis 1983. Pendant 12 ans, j'ai été Conseiller municipal de Bondy. Depuis 1995, je suis Maire de Pavillons-sous-Bois. J'ai été Conseiller général pendant 6 ans. Je suis Sénateur depuis 2004. Membre de la commission des Finances, je suis aussi rapporteur sur la politique de la ville. Enfin, je fais partie de l'Observatoire de la Décentralisation, pour le compte duquel j'ai rendu un rapport sur l'intercommunalité en 2006.

Le rapport sur lequel je travail aujourd'hui est une commande de l'Observatoire de la Décentralisation du Sénat. Je tiens à préciser qu'il ne s'agit ni d'une commande du président de la République, ni d'une commande d'un Ministre. Ce travail s'inscrit dans la continuité du rapport sur l'intercommunalité rendu en 2006. Je tente de mettre en évidence la manière dont l'intercommunalité s'est mise en place et d'en évaluer les effets. Je cherche à répondre à la question suivante : les intercommunalités permettent-elles de faire ensemble ce que nous ne sommes pas capables de faire seuls ou de faire à moindre coût ce que nous faisons chacun de notre côté. Or, un certain nombre de critiques peuvent être formulées à l'égard de l'intercommunalité.

En premier lieu, les périmètres ne sont pas pertinents. Le terme d'intercommunalité défensive a même été prononcé. Cela montre dans quel état d'esprit certaines communes se sont regroupées! Quelles sont les bases de tels regroupements défensifs? Il peut s'agir de l'étiquette politique, du niveau de richesse, de la volonté de ne pas avoir à partager la taxe professionnelle... Alors que la loi leur en donne le pouvoir, les Préfets n'ont jamais contraint une commune à intégrer une intercommunalité. Si l'Etat avait joué son rôle, nous ne nous retrouverions pas, aujourd'hui, avec des périmètres d'intercommunalité aussi peu pertinents. Par ailleurs, les strates institutionnelles se multiplient : communes, intercommunalités, départements, régions, Etat, Europe. Et n'oublions pas les pays. En province, lorsque l'intercommunalité est d'une couleur politique donnée, l'opposition peut mettre en place un pays d'une autre couleur politique. Or l'intercommunalité et le pays ne couvriront pas nécessairement le même périmètre. C'est un système aberrant. De plus, les pays, censés n'être que

des organes de réflexion, se dotent de personnel ! C'est le comble ! Nous ne pouvons plus laisser faire.

Une intercommunalité bien pensée couvre un bassin de vie, un bassin d'emploi, un bassin de transports et un bassin économique.

<u>Par ailleurs,</u> il est très difficile de dire si l'intercommunalité est efficace en termes de dépense publique. En effet, nous ne disposons pas de moyens de mesure : il n'existe pas d'outil de consolidation des comptes. Nous en sommes réduits à prendre les comptes administratifs des communes qui appartiennent à une intercommunalité et à regarder si, en fonction des compétences transférées et des compétences conservées, leur gestion est meilleure. Et en ce domaine, nous avons constaté un manque d'efficacité. Les dépenses de fonctionnement des communes ont connu une inflation. Certes, les intercommunalités ont répondu à l'accroissement des besoins des populations. Mais beaucoup sont contraintes d'avoir recours à la taxe additionnelle, ce qui a pour effet d'alourdir la pression fiscale. Lorsque nous prenons les dépenses de fonctionnement d'une commune avant et après la création d'une intercommunalité, tout en ajoutant celles qui sont propres à l'intercommunalité, nous en constatons l'extraordinaire inflation!

Certains modèles sont scandaleux. A l'Ouest, une ville prospère fait de l'intercommunalité avec une commune qui perçoit peu de taxe professionnelle pour ne plus avoir à contribuer au FSRIF !Je mets au défi quiconque de me dire ce qu'est, en lle-de-France un bassin de vie, un bassin de transports ou un bassin économique ! Bien sûr, il existe des entités cohérentes. Au plan territorial, les communes ont une raison d'être. En revanche, le département n'est pas à l'échelle mais il serait à mon sens illogique de les supprimer pour créer des entités plus petites.

L'intercommunalité n'est pas adaptée à la première couronne. En Seine-Saint-Denis, certains projets étaient extravagants ! M. BARTOLONE voulait constituer une intercommunalité qui parte du Pré-Saint-Gervais et de Pantin, qui englobe toutes les villes socialistes et qui remonte jusqu'à Bondy. Un jour alors que je sortais du bureau du Ministre de la Justice, j'ai rencontré Madame le Maire de Bobigny. Elle venait de prendre ses fonctions depuis un mois et m'a dit « Je suis ravie de vous rencontrer car mon Conseil municipal va délibérer dans deux jours sur un projet d'intercommunalité dans laquelle se trouvera Pavillons-sur-Bois. ». Je fus surpris !

Toutes tendances confondues, les élus s'accordent sur la trop grande complexité du modèle d'organisation administratif et politique des intercommunalités. La prise de décision est trop lente : à l'heure actuelle, nous ne sommes pas capables d'instruire un dossier dans un délai raisonnable, à quelque niveau que ce soit.

La clause de compétence générale pose un véritable problème. Je fais partie de ceux qui souhaitent la remettre en cause. Cela permettrait de rationaliser la dépense publique. La loi de 1971 visait à la fusion des communes. Elle n'a eu aucun effet. La première loi sur l'intercommunalité n'a pas été plus efficace. Pour convaincre les communes de se regrouper en intercommunalités, l'Etat a fait l'erreur de leur octroyer, dès le départ, des dotations financières. A présent, les collectivités locales n'ont plus de ressources et sont contraintes d'accroître leur pression fiscale.

Les collectivités locales sont dans une impasse financière. Cette année, l'enveloppe normée a connu une hausse de 1,6 %. Cela pose problème. Le gouvernement s'oppose à toute modification de la DGF, ce qui a pour effet de pénaliser la DCTP et les compensations d'exonération des fonciers bâtis. De plus, la progression des dotations d'Etat sera certainement limitée à l'inflation. Nous sommes donc de plus en plus nombreux à nous partager des ressources qui, elles, ne progressent pas ! Dès 2008, un certain nombre de collectivités vont faire face à de graves difficultés financières.

En province, l'intercommunalité a un intérêt. Tout particulièrement dans le cas d'une ville-centre entourée d'une constellation de petites communes qui disposent de peu de moyens. En revanche, en lle-de-France, ce schéma n'est pas adapté.

Les Français ne connaissent pas les institutions et leurs compétences. Le plus souvent, ils se tournent vers le Maire. Ceux qui sont Maires autour de cette table le savent : compte tenu du fait que nous

sommes l'échelon de proximité, nos administrés nous sollicitent en priorité. Or, dans une démocratie, il n'est pas sain que les citoyens ne soient pas capables d'identifier le domaine d'action de chaque institution.

En outre, les membres des EPCI ne sont pas élus directement. Or, les EPCI se mettent à lever l'impôt. Théoriquement, celui qui lève l'impôt doit rendre compte de sa gestion au peuple *via* la sanction électorale! Ce n'est pas le cas dans le cadre de l'intercommunalité telle qu'elle est pensée aujourd'hui.

L'actualité nous a rattrapé. Le discours du président de la République du mois de juin semble donner une impulsion à cette réflexion, sans pour autant clarifier les choses. Le président de la République a employé le terme de *Communauté urbaine*. Je pense qu'il s'agissait d'un lapsus : il n'y songe pas vraiment et ce serait, à mon sens, une très mauvaise solution.

La Conférence métropolitaine mise en place à l'initiative du Maire de Paris et d'un certain nombre de communes se veut d'abord pôle de réflexion. Cette initiative est intéressante car elle montre que Paris n'entend pas tourner le dos à la banlieue et souhaite ouvrir le dialogue. Néanmoins, certains y ont vu la tentative du Maire de Paris de prendre le contrôle de la région. Compte tenu de ces tensions, cette Conférence ne fonctionne pas de manière optimale. Nous verrons si des annonces sont faites le 5 décembre.

La création de votre commission est significative. Employez-vous le terme de *Grand Paris* ? Au Sénat, nous avons appelé notre commission : « *Une nouvelle gouvernance locale pour l'Ile-de-France : un Grand Paris* ?

- **M. PLANCHOU -** Non, nous avons intitulé notre commission : « *Scénarii pour la Métropole : Paris–lle-de-France Demain* ».
- **M. DALLIER -** Paris fait peur, soit. Cela peut se comprendre au plan institutionnel. Mais, toute de même! Paris porte des valeurs positives formidables! L'expression *Grand Paris* ne me fait pas peur... En tant qu'élu, je suis beaucoup plus stigmatisé par le 9-3 que par le terme *Grand Paris*. J'en ai assez que soit montré du doigt le 9-3! J'ai d'ailleurs trouvé une formule qui est le 9-Tiers-Etat.

Il faut répondre au besoin de clarté des Franciliens. Demandez leur qui est leur Conseiller général ou leur Conseiller régional : je suis certain qu'aucun d'entre eux ne vous répondra, à l'exception u conjoint du dit Conseiller ! Il faut se rendre compte que nos citoyens n'identifient pas leurs élus et leurs compétences. L'un des arguments des *départementalistes* est de dire qu'en province, le Conseiller général représente encore quelque chose pour les administrés. C'est vrai. Comme le Maire, il est reconnu. En revanche, en Ile-de-France, ce n'est plus du tout le cas.

Les Franciliens se plaignent de l'inefficacité de la dépense publique. Leurs feuilles d'impôts locaux augmentent sans cesse. Cela ne peut plus durer. De jeunes Parisiens s'installent en Seine-Saint-Denis, car ils n'ont plus les moyens de vivre dans la capitale. Lorsqu'ils reçoivent leur première taxe d'habitation, leur réaction est de se plaindre au Maire par courriel. Je leur réponds que je n'ai pas augmenté les taux depuis 10 ans et que la péréquation, telle qu'elle est, les conduit à payer trois fois plus qu'à Paris. Ils réclament des places en crèche et, dans le même temps, hurlent en voyant le montant de leur taxe d'habitation! Or, pour multiplier les services de proximité, je suis obligé d'accroître la pression fiscale! Enfin pour le logement et les transports, je n'ai pas de réponse! C'est la compétence de la Région. Mais comment se fait-il, par exemple, que le RER B ne soit toujours pas rénové?

A mes yeux, il existe deux urgences absolues : la ségrégation territoriale et la péréquation financière. Les deux sont intimement liées. Si nous ne réglons pas ces problèmes rapidement, nous allons au devant de déconvenues considérables.\_C'est à l'Etat de se réorganiser. J'aimerais comprendre pourquoi le commissariat de Neuilly-sur-Seine dispose de 200 fonctionnaires lorsque le Commissariat de Bondy n'en compte que 120! Les communes sont obligées de créer et de financer des polices municipales. Mais toutes les villes ne peuvent pas le faire. Et, lorsqu'elles en ont la possibilité, elles ont énormément de difficulté à recruter. 11 policiers municipaux sont inscrits au budget de ma

commune : j'arrive péniblement à en recruter 6. Nous sommes incapables de répondre à la demande des citoyens. Dans le débat du *Grand Paris*, je pose donc également la question d'une police métropolitaine et d'une prise en charge globale de la sécurité, d'une part, par la Police nationale et, d'autre part, par les collectivités.

M. BRAOUEZEC propose le modèle de la *Marguerite*, avec des pétales de 3-400 000 habitants. Nous nous retrouverions donc avec quatre strates institutionnelles : communes, intercommunalités, départements, région. Je considère que ce modèle n'est pas adapté à l'Ile-de-France. Et même si ce scénario prévoyait la disparition du département, il ne règlerait ni le problème de la péréquation, ni celui de la visibilité pour le citoyen. Je ne suis pas sûr d'avoir bien compris sa proposition...

**M. PLANCHOU -** M. BRAOUEZEC est, semble-t-il, tout à fait conscient des conséquences qu'aurait l'instauration des p*étales*. Et, s'il ne parle pas explicitement de la disparition du département, c'est qu'il considère qu'elle coule de source.

**M. DALLIER -** Les pétales ne seront donc pas une couche institutionnelle supplémentaire, vous m'en voyez rassuré. Pour autant, des questions restent à poser. Quel sera l'impact des pétales sur le traitement des questions de logement, de transports, de péréquation... Je suis incapable de vous le dire. Au Sénat, le *lobby départementaliste* est très fort. Lorsque vous osez dire que l'institution à remettre en cause est peut-être celle du département, vous êtes instantanément fusillé du regard par une partie de vos collègues! La négociation a été âpre pour que je parvienne à coucher noir sur blanc un certain nombre de mes idées! Partant, ce rapport ne contient pas toutes les conclusions auxquelles je suis parvenu.

Je considère qu'il nous faut un modèle à trois couches : une couche de proximité, une couche intermédiaire et l'Etat.

Cet échelon de proximité peut être la commune ou l'intercommunalité. Mais il faut distinguer la province et l'Ile-de-France. En province, la couche de proximité peut être la commune, lorsqu'elle a la taille suffisante pour assumer les services de proximité : école, soins à domicile, mais, de plus en plus l'intercommunalité. En Ile-de-France, dans la petite couronne, les intercommunalités se sont peu développées. En effet, de nombreuses communes sont suffisamment importantes pour assurer elles-mêmes leurs services de proximité. Bien sûr, toutes les communes de la petite couronne n'ont pas de piscine ou de patinoire. Mais il est possible de partager ces équipements sans qu'il soit nécessaire de mettre en place une nouvelle couche institutionnelle. En Seine-Saint-Denis, le RMI et l'APA sont deux des plus importantes compétences du Conseil général. Or, sur le terrain, ce sont les communes qui assurent ces services de proximité : elles passent une convention avec le Conseil général et celui-ci les finance. Le Conseil général discute, signe la convention et, en fin d'année, contrôle les comptes. Mais les *rmistes* sont reçus par le personnel des villes. En matière sociale, les administrés sont perdus : ils se tournent vers les assistantes sociales du département. Or, 9 fois sur 10, ils sont renvoyés vers les CCAS des villes, quelque soit le problème. Parler de proximité, c'est parler de tous ces services !

L'échelon intermédiaire ne peut pas être celle du département. Le modèle départemental a vécu ! Pour leurs époques, la Révolution, le Consulat et l'Empire ont déterminé de bons périmètres. Mais deux siècles ont passé ! L'échelon intermédiaire doit donc être la Région. Mais il faut en clarifier le fonctionnement et supprimer la clause de compétence générale. La confusion entraîne des *pertes en lignes* difficiles à chiffrer.

Par ailleurs, il faut se poser la question du périmètre des régions. Certaines régions ont une superficie ridicule. Le cas de la Haute et de la Basse-Normandie est absurde! Mais l'Etat aime multiplier les roitelets... Il ne veut pas d'un Duc d'Aquitaine!La région de l'Ile-de-France n'est en rien comparable à la province. Elle ne peut pas être traitée de la même manière. Il n'est plus possible de laisser voter des lois qui s'appliquent à la Creuse comme à la Seine-Saint-Denis!

Parmi les solutions immédiatement applicables, nous pourrions envisager dans un premier temps, de rassembler les trois départements de la petite couronne et Paris, pour créer un super département. Cette solution est la meilleure en termes de péréquation, mais également de logement voire de transports. Cela serait, à tout le moins, plus cohérent. Mais si, malgré cette réforme, les compétences

des départements et la clause de compétence générale étaient maintenues, les problèmes qui se posent ne seraient pas réglés.

Je plaide pour la création d'une collectivité locale d'un nouveau type : le super canton. Les super cantons seraient de plein exercice, dotés de compétences limitées, sans clause de compétence générale, leurs membres seraient élus au suffrage universel et seraient ancrés sur le terrain. Cela passe par l'éclatement des compétences du Conseil général au profit des communes et de la Région. Il faut rendre aux communes ce qui tient à la vraie proximité : les questions de terrains. En revanche, les collèges et les routes nationales seraient confiés à la Région.

La crainte de voir Paris phagocyter la banlieue existe. Je propose donc que le président de l'Exécutif de cette collectivité locale ne puisse pas être le Maire de Paris.

Le vrai point problématique est la question des transports.

De façon générale, aucune solution n'est évidente : chacune d'entre elles aura ses avantages et ses inconvénients. Respecter le périmètre de la première couronne est beaucoup plus simple. Certains plaident pour l'élargissement, en conservant les frontières de la région actuelle. D'autres défendent l'idée d'un élargissement au-delà des frontières actuelles de la région.

Dans le modèle que je propose, nous restons sur un modèle à 4 couches : communes, *Grand Paris*, Région, Etat. Mais tout cela est à travailler et à débattre. Toutes ces transformations devront être réalisées à dotation constante de l'Etat. En effet, si nous obtenions de l'Etat les 500 M€ que coûterait la Communauté urbaine, nous aurions à faire face à la colère de la province! La simplification des institutions permettrait donc de s'en tenir à une dotation constante.

Voilà l'état de ma réflexion. Merci, Monsieur le président.

**M. PLANCHOU -** Merci, Monsieur le Sénateur. Vos propositions appellent beaucoup de réflexions. Elles ont l'avantage d'être, au sens étymologique du terme, « décapantes ».

Je remarque que les problèmes de fond qui touchent le cœur de l'agglomération trouvent aussi des réponses dans le cadre institutionnel existant et au travers de solutions coopératives et plusieurs questions restent à poser. Il n'est pas possible de remettre en cause la carte du centre sans remettre en cause celle de la périphérie. Aujourd'hui, les interactions sont telles que la solution d'une grande collectivité telle que vous la suggérez, au même titre que le scénario de la Marguerite, suppose la création de nouvelles entités. Cette problématique fonctionnelle doit être résolue en prenant en compte la spécificité de l'Île-de-France. Un certain nombre de communes peuvent assumer les services de proximité. Cette grande communauté aurait donc d'autres fonctions, notamment celle d'affiner les équilibres et d'organiser la péréquation.

**M. PERNES -** Tout d'abord, je voudrais dire que je suis très fier de Monsieur le Sénateur DALLIER. Je l'ai vu apparaître sur la scène politique du département de la Seine-Saint-Denis, devenir Maire, Conseiller général et aujourd'hui Sénateur. Un Sénateur chargé de réfléchir et de faire des propositions. Je suis donc son travail avec beaucoup d'intérêt. Quand il s'exprime, c'est toujours avec beaucoup d'enthousiasme et c'est un plaisir que d'entendre quelqu'un parler sans détour.

L'exercice auquel nous sommes aujourd'hui confrontés est lié à un hasard conjoncturel. Nous ne parlons du *Grand Paris* que depuis quelques semaines, tout au plus quelques mois. N'oublions pas que la décentralisation est un processus récent. Nous ne devrions donc en être qu'au stade du bilan et des corrections par touches, à la marge. Pourtant, la réflexion a pris une dimension à ce point globale que nous souhaitons désormais tout remettre à plat.

Bien sûr, je partage tous vos questionnements sur l'intercommunalité. Je connais la réticence des Maires : l'intercommunalité oblige à se réunir, à mettre en commun certaines choses. Les Français, quant à eux, sont très attachés à leurs Maires. De plus, la zone dense ne s'estime pas concernée par ces évolutions, compte tenu du fait qu'entre départements, existait déjà une forme de péréquation, des systèmes de subventions et autres *intercommunalités de circonstances*.

M. TIBERI, lorsqu'il était Maire, n'avait pas le souci du dialogue avec les villes alentours. Souvenonsnous qu'il souhaitait fermer le périphérique à la banlieue! Il a fallu faire appel à des Maires d'influence pour le convaincre de ne pas s'y résoudre. L'argument que ces Maires ont opposé à M. TIBERI était le suivant : « Si vous nous empêchez d'entrer à Paris, nous vous empêcherons d'en sortir! ».

En tant que Maire de Paris, M. DELANOË a été le premier à instaurer un véritable dialogue avec les autres communes. En effet, les décisions prises par Paris ont des conséquences immédiates sur l'ensemble de la région. C'est ce constat qui a conduit à l'organisation de la Conférence métropolitaine. Il s'agit de prendre modèle sur les grandes métropoles étrangères, telles que le *Grand Londres*. Bien évidemment, les élus de Droite, tout particulièrement de l'UMP, ont tendance à considérer que la Conférence métropolitaine est un instrument de domination de la Région au service de M. Delanoë...

La vision de Monsieur le Sénateur DALLIER est pertinente. Mais il ne faut pas perdre de vue que l'enjeu essentiel de cette réflexion sur l'Ile-de-France est la correction des inégalités de traitement. Si, à Paris, la taxe d'habitation est faible, c'est que cette commune reçoit beaucoup d'argent de la taxe professionnelle.

Continuons la réflexion. Mais, Monsieur le Sénateur DALLIER, si vous deveniez président de la République, vous nous mettriez en grand chantier! J'ai de la méfiance pour l'empressement : j'aime digérer les choses! N'oublions pas que la décentralisation est un phénomène récent : la loi date seulement de 1982. Bien évidemment, il est souhaitable de corriger, d'améliorer. En revanche, il ne me paraît pas raisonnable de vouloir tout remettre à plat. D'ailleurs, je crois pouvoir dire que les Français ont d'autres préoccupations que celle de savoir par qui, demain, ils seront administrés.

Merci donc, Monsieur le Sénateur DALLIER, pour vos propositions originales, parfois très pertinentes.

M. PLANCHOU - Merci, Monsieur le vice-président. Je donne la parole à M. MASSOU.

M. MASSOU - Merci, Monsieur le président.

Monsieur le Sénateur DALLIER, je souhaiterais comprendre votre cheminement. Je crois qu'il y a une urgence, notamment à trouver des solutions pour que les habitants des différentes collectivités d'lle-de-France soient traités à égalité. Il ne s'agit pas d'un débat technique. Il existe des disparités très importantes, notamment dans le domaine des prélèvements et de la redistribution. Prenons l'exemple du coût d'un élève dans les Hauts-de-Seine : nous enregistrons un écart de 1 à 6 points entre communes ! Dans un pays qui prône l'égalité et où l'Ecole est publique, ces disparités sont intolérables.

Votre angle de réflexion « proximité/couche intermédiaire/Etat » me semble être le bon. Encore faut-il définir ce qu'est la proximité. La principale question qui se pose pour l'Ile-de-France est celle de la cohérence d'une couche intermédiaire. Un territoire ne recouvre pas seulement des zones urbanisées : les bassins de vie sont très étendus. Mais c'est exact, nous ne pouvons pas le nier : que nous intéressions aux problèmes d'Argenteuil, d'Aubervilliers, de Saint-Denis ou de Meaux, la question de Paris est toujours présente. Il est donc nécessaire de définir ce périmètre intermédiaire.

Je partage votre souci démocratique : nous ne pouvons pas continuer à accumuler des strates dont les membres ne sont pas des élus directs du peuple. La responsabilité élective des décideurs est un point essentiel de démocratie. Aujourd'hui, nous constatons qu'il y a un décalage entre prise de décision et réalité de terrain. Cette couche intermédiaire, qui répartira et harmonisera les ressources des territoires, devra donc être élue.

C'est une évolution lourde qui réclame que de franchir le pas. Votre rapport, Monsieur le Sénateur DALLIER, n'est pas de nature décisionnelle : vous bénéficiez donc d'une certaine liberté de réflexion qui n'est pas bridée par les contraintes d'une prise de décision réelle.

Si nous nous engageons dans une réforme, il faudra prendre en compte la réalité de la vie des habitants de notre région pour ne pas prendre de retard sur les questions de fond qui nous sont

posées. Et je ne comprends pas comment votre réflexion vous amène à choisir la solution d'une nouvelle couche organisationnelle.

**M. VUILLETET -** Je suis, moi aussi, Monsieur le Sénateur DALLIER, surpris par le point de chute de votre réflexion.

Jean-Pierre CHEVENEMENT, dont j'ai été le Conseiller parlementaire, a fait voter cette fameuse loi du 12 juillet 1999, en considérant qu'elle n'était pas faite pour l'Île-de-France.

Je vous trouve quelque peu sévère avec l'intercommunalité. Certes, je puis vous donner, pour la province, des anecdotes amusantes. En Bretagne, une clause de discontinuité territoriale a été inventée pour satisfaire une commune qui souhaitait intégrer une autre intercommunalité que celle qui, géographiquement et en toute cohérence, aurait du être la sienne. Dans les Alpes-Maritimes, le Préfet a accepté que soit mise en place une intercommunalité pour chacun des Députés. Mais la décentralisation, telle qu'elle a été menée bien avant l'intercommunalité, a suffi à créer la confusion et l'inflation d'une partie des dépenses !

Je ne vous suis pas non plus sur l'orientation continue de la fiscalité locale. Il faut savoir ce que nous voulons. Si nous souhaitons des collectivités responsables, elles doivent être capables d'expliquer aux électeurs qu'elles sont contraintes d'augmenter les impôts.

Je vous rejoins sur le fait que le manque de clarté tient aux compétences croisées de plein exercice des collectivités. Ce sont de véritables arcanes byzantines de l'administration! C'est totalement absurde. Nous ne pourrons pas nous passer d'une clarification nette des compétences de chacun.

Je suis assez d'accord avec vous sur le fait qu'il faudrait une territorialité forte des élus régionaux pour que les citoyens puissent s'y retrouver.

Monsieur le Sénateur DALLIER, vous êtes très provocateur, mais dans le bon sens du terme : vous provoquez des réactions. Vous considérez que le département est l'échelon de trop. Vous avez certainement raison en lle-de-France. Je ne crois pas que cela soit le cas en province où, d'une part, le département représente la réalité du bassin de vie et, d'autre part, les régions sont un conglomérat d'entités administratives. Pour prendre un exemple, l'existence de la région Picardie est très contestable.

Par ailleurs, les solutions aux problèmes de la zone dense doivent être pensées appréhendées audelà de son périmètre. Des formes de coopérations thématiques entre communes fonctionnent très bien au sein de la zone dense. Comme vous le faisiez remarquer, c'est le cas pour les équipements sportifs.

Vous vous plaignez du nombre de strates. Pardonnez-moi, mais vous en ajoutez une ! Et cette idée me séduit peu. D'abord, parce qu'elle pose la question de la Mairie de Paris. Nous nous retrouverions dans une configuration new-yorkaise : il n'y aurait plus que des Mairies de plein exercice, y compris à l'échelle des arrondissements parisiens et je ne suis pas sûr, à l'heure actuelle, que nous y soyons préparés.

#### M. PLANCHOU - Monsieur le Sénateur DALLIER.

**M. DALLIER -** Je pense que nous sommes à la fin d'un cycle. Nous sommes dans une impasse, notamment financière. Que faire en première couronne? Il y a une décision à prendre quant aux intercommunalités : interdire, contraindre ou laisser faire. La question du *Grand Paris* doit être posée.

Je suis favorable à un modèle à trois couches : proximité, intermédiaire, Etat. Néanmoins, la question se pose de savoir si ce modèle est adapté à l'Île-de-France. En effet, le territoire de cette région est très particulier : il se compose d'une zone dense qui compte 7 millions d'habitants. Tandis qu'aux alentours de Provins, une intercommunalité n'aura pas du tout la même importance. Nous ne sommes pas dans le même rapport. Le territoire de la région ne me semble pas pertinent, trop important et contrasté pour régler les problèmes qui se posent à nous.

Par ailleurs, aucun modèle ne s'impose avec évidence. Il faudrait repenser tous les périmètres, mais ce serait alors un exercice trop complexe. Je cherche une solution que nous puissions mettre en œuvre avant 2030. Je pense qu'il y a urgence. Certes, le modèle que je propose est à trois couches. Mais celui qui peut être mis en place rapidement est plutôt à quatre couches, rationnelles et identifiées. Il faut renforcer les communes, remettre en cause les intercommunalités qui, je le répète, ne riment à rien en première couronne, et les départements qui ne sont plus à l'échelle.

Par ailleurs, la réaction des provinciaux risque d'être violente : que ce soit sur la question des dotations où sur celle de l'élargissement de la région. Certaines personnes travaillent en lle-de-France alors qu'elles habitent Tours. Si le nouveau critère servant à délimiter le périmètre de la région est celui de la durée de transport, nous pouvons nous étendre jusqu'au Pays de la Loire ou jusqu'à Lille. Il faut rester raisonnable et faire le choix d'un périmètre cohérent. Si nous faisons le choix d'un périmètre à trois couches, il faudra passer derrière les villes nouvelles (Cergy, Saint-Quentin-en-Yvelines, Marne-la-Vallée...) et ainsi, avec une région resserrée, le modèle à trois couches redeviendrait acceptable.

Bien évidemment, cela serait totalement révolutionnaire. Il est donc plus raisonnable d'avancer par étapes. Dans un premier temps, il faudrait interdire les intercommunalités en première couronne, faire disparaître les départements actuels, en revenir à un département de la petite couronne et donner des compétences resserrées à la Région. Ce modèle à l'inconvénient de présenter quatre couches, mais il a l'avantage de pouvoir être mis en œuvre à court terme. Dans un premier temps, il n'y aurait plus qu'un seul Conseil général et, dans un second temps, nous redéfinirions les compétences.

Rappelons que nous ne pourrons réformer l'Ile-de-France sans prendre en compte les attentes de la province. Au Sénat, je me rends parfaitement compte de la réticence de nos collègues face à ces évolutions.

Il faut trouver un modèle qui rassure la grande couronne en matière de péréquation et de transports. Mais la problématique du transport en grande couronne n'est pas la même qu'en zone dense. Promettre aux habitants du fin fond de l'Essonne qu'ils auront un RER toutes les 10 minutes est une escroquerie intellectuelle. Sauf à avoir une planche à billet dans les sous-sols de la Région, expliquez moi comment faire? L'Etat n'a plus d'argent. Les collectivités locales sont moins endettées, mais leur capacité est limitée. Comprenez donc bien que la solution que je vous propose aujourd'hui prend en compte ces contraintes.

## M. PLANCHOU - Merci, Monsieur le Sénateur.

Il est vrai que toutes les grandes métropoles étrangères ont une situation particulière. Nous pouvons donc nous poser la question de la particularité administrative à réserver à l'Île-de-France. Mais cette spécificité caractérise-t-elle uniquement le cœur de la métropole ou l'ensemble de la région ?

En tout état de cause, je crois qu'il est nécessaire de mener une réforme pour plus d'efficacité, de démocratie et de transparence.

Merci mille fois, Monsieur le Sénateur.

## Audition de Monsieur le Délégué général de l'AdCF Nicolas PORTIER

**M. PLANCHOU -** Vous connaissez tous les tenants et les aboutissants de cette commission exploratoire. Nous reconnaissons d'emblée que la problématique de la spécificité de l'Île-de-France est posée. Il existe des enjeux particuliers à cette zone géographique. Il faut donc se demander si cette spécificité doit se traduire au plan institutionnel. Si c'est le cas, comment peut-elle s'inscrire dans le paysage de la région, en renforçant la solidarité territoriale et sociale? Nous venons de prendre en compte les propositions du Sénateur DALLIER. Il existe un certain nombre d'autres possibilités.

En tant que présidents, représentants et élus d'un certain nombre de communautés de la petite, moyenne et grande couronne, je suppose que vous êtes interpellés par ce questionnement.

Je donne la parole à M. PORTIER, Délégué général de l'AdCF.

#### M. PORTIER - Merci, Monsieur le président.

Un certain nombre de critiques porte sur l'intercommunalité : qu'il s'agisse de rapports parlementaires, de la Cours des Comptes, ou de circulaires ministérielles... Or l'AdCF souhaite la généralisation des intercommunalités. En effet, celle-ci conditionne des évolutions institutionnelles lourdes.

Dans le même temps, l'AdCF a conscience de la nécessité d'un traitement particulier en Ile-de-France de la zone dense. Néanmoins, là encore, il ne faut pas généraliser et il est nécessaire de réaliser un inventaire précis. En effet, certaines intercommunalités de la zone dense fonctionnent correctement et correspondent aux canons recherchés par les textes. Il y a donc débat. Notre souci était d'engager une réflexion sur le cœur même de l'agglomération parisienne et de porter un éclairage technique sur ses problèmes. L'AdCF a travaillé à l'élaboration de différents scénarii. Présentés en partenariat avec le Conseil régional d'Ile-de-France lors de notre convention d'Octobre 2007, je tiens à préciser que ceux-ci ne sont pas exhaustifs et qu'il nous est possible d'envisager de multiples combinaisons.

Notre conviction est la suivante : il sera difficile de transposer les modèles existants à droit constant et d'utiliser les mêmes instruments juridiques. Nous avons conscience d'être à la veille d'évolutions institutionnelles lourdes dont les signes avant coureurs sont : la multiplication des rapports, l'agenda de la Conférence nationale des exécutifs, la réflexion menée sur la réforme de la fiscalité locale, les débats ayant lieu dans le cadre de la commission d'Alain LAMBERT sur la question de la clarification des responsabilités entre l'Etat et les collectivités et entre les collectivités elles-mêmes... La réflexion que vous engagez doit donc s'inscrire dans la logique plus générale des évolutions institutionnelles et fiscales à venir.

Ce préambule étant fait, je reviendrai rapidement sur les scénarii possibles. Nous avons voulu partir de schémas simples qui permettaient d'envisager une structuration de la zone dense à plusieurs échelles géographiques. Nous nous sommes interrogés sur le périmètre idéal.

Le *Petit-Grand Paris* suivrait les contours des communes limitrophes de Paris. En suivant le modèle Haussmannien, il s'agirait d'un *Grand Paris* communal. Dans ce cas, nous pourrions envisager de faire évoluer les arrondissements parisiens et de transformer les communes adjacentes.

Le modèle classique de la Communauté urbaine comprend les 123 communes de la première couronne. Il s'agit d'un nouveau département de la Seine. Ce modèle pose la question de l'identité des 2 millions d'habitants de Paris et de celle des habitants des communes plus modestes. A l'échelle de 123 communes, nous sommes en droit de nous demander si le modèle Intercommunal est réaliste. Nous attirons votre attention sur le fait que, mettre sur pied une Communauté intercommunale à droit constant présupposerait la représentation de toutes les communes avec un grand respect des Maires et un processus de co-décision. Cela poserait des problèmes de gouvernabilité importants. A cette échelle, une institution territoriale, quelle qu'elle soit, aurait besoin de créativité administrative, d'adaptation, de sur-mesure.

L'idée de réunir les 123 communes autour d'une collectivité supra communale semble être l'option choisie par Monsieur le Sénateur DALLIER. Cela revient à créer une entité comparable au Conseil général de la Seine d'avant 1964. Cette entité se substituerait aux 4 Conseils généraux existants. Nous pouvons imaginer d'attribuer à cette entité des compétences spécifiques qui la distingueraient d'un Conseil général de droit commun. Cette collectivité serait dotée de sa propre Assemblée. Ce modèle aurait sa cohérence mais poserait bien évidemment un certain nombre de questions, notamment celle de son rapport à la ville centre et à la Région. Il pourrait s'agir d'une instance mixte, composée d'élus issus de différents échelons institutionnels.

Pour en venir au scénario dit de la Marguerite, celui-ci ne signifie pas le maintien des intercommunalités existantes. Beaucoup d'acteurs intercommunaux, y compris de la première couronne, sont persuadés de la nécessité de parachever les périmètres et d'approfondir les compétences de ces communautés.

Mais beaucoup ont également conscience des apports effectifs de l'intercommunalité à la gestion locale. En 2006, des débats ont été lancés sur l'évolution à 10 ans des intercommunalités existantes,

par fusion ou extension. Il ne s'agirait pas tant de créer une collectivité unique, sans intermédiaire entre les communes et ce *Vaste Grand Paris*, mais de structurer des sous-ensembles au sein de ce *Grand Paris*. Il faudrait imaginer une instance de régulation avec, bien évidemment, la crainte d'empiler les strates. La question du devenir des Conseils généraux se posera donc inévitablement. Le mérite de la *Marguerite* est de faire agir ensemble les différents échelons territoriaux.

Un choix entre ces différents modèles ne peut être effectué que si nous sommes capables de déterminer ce que nous voulons faire de cette institution et de délimiter son bloc de compétences. Les enjeux à traiter sont bien évidemment ceux du logement, de la cohésion sociale, de la solidarité fiscale, de l'efficacité des grands services urbains, mais il y a nombre de façons d'envisager l'exercice d'une compétence.

Beaucoup évoquent le *Grand Londres*. Mais le *Grand Londres*, ne comporte que peu de personnel. Il s'agit principalement d'une agence, éventuellement d'un donneur d'ordres politiques, mais certainement pas d'un outil opérationnel. La Communauté urbaine de Lyon comprend plusieurs milliers d'agents, tandis que le *Grand Londres* représente tout au plus 500 personnes. Il s'agit principalement d'un outil de planification qui, dans une moindre mesure, pilote également des outils techniques.

Nous pourrions imaginer un *Grand Paris* donnant des ordres aux grands Syndicats techniques et historiques du cœur de l'agglomération lle-de-France. Il s'agirait d'un outil de régulation qui conventionnerait avec les intercommunalités : un outil de planification qui conduirait à un schéma de cohérence territoriale ou à un PLU.

Il est également possible d'envisager un outil plus opérationnel, qui ne se limiterait pas à un rôle de planification mais qui serait lui-même opérateur, détenant des compétences d'intervention. Ainsi, en fonction du choix que nous réaliserons, la morphologie de cet outil pourra être appréhendée de différentes manières.

Pour conclure, j'ai été très sensible au débat sur la solidarité financière et fiscale. Il s'agit d'un enjeu majeur pour l'Ile-de-France. A elle seule, l'intercommunalité ne résout pas le problème de la péréquation. Mais, là encore, j'attire votre attention sur le fait que l'intercommunalité contribue davantage à la péréquation que veulent bien le dire un certain nombre de rapports. En effet, le succès de la taxe professionnelle unique et le transfert de charges entre communes permettent, à moyen et long terme, de mutualiser des ressources importantes. Grâce à cela, on a pu, à Rennes, corriger près de 80 % des inégalités de pouvoir d'achat entre communes! Permettez-moi de vous rappeler qu'il ne suffit pas de créer une institution pour régler les problèmes de péréquation. Pour produire de la péréquation, d'autres réponses existent : en ce domaine, le Fonds de Solidarité de la région lle-de-France est un outil non institutionnel perfectible mais efficace.

La TPU a connu un grand succès. Mais beaucoup sont inquiets pour son avenir. En effet, nous constatons une baisse de dynamisme des bases de la taxe professionnelle et un plafonnement du pouvoir fiscal sur le taux. Cette double évolution ralentit l'effet péréquateur de la TPU et fragilise financièrement les intercommunalités. L'une des grandes difficultés auxquelles nous sommes confrontés est d'harmoniser les taux de taxe professionnelle. Il s'agit d'un problème très complexe.

Pardonnez-moi, Monsieur le président, d'avoir été un peu long.

**M. PLANCHOU -** La *Marguerite* semble être la piste à la fois la plus concrète et la plus efficace. Ce scénario a un grand avantage : il crée de la nouveauté sans bouleverser ; il simplifie en respectant les équilibres et, peut-être même, en en créant de nouveaux, plus dynamiques. Mais surtout, Paris n'y prend pas une place prééminente, tout en s'ouvrant aux autres communes. Ce sont des arguments très forts en faveurs de la *Marguerite*.

Néanmoins, comme vous l'avez dit, il y a un problème de doublon à résoudre. Ce schéma est incompatible avec les départements de petite couronne. Il faut donc déterminer où se trouve la spécificité de l'Île-de-France : simplement au niveau de la zone centre ou de l'ensemble de la région.

D'ailleurs, la circulaire de l'ancien Ministre de l'Aménagement du Territoire demande à ce que l'ensemble des départements soit couvert par les intercommunalités. En allant au bout de cette logique, je me pose la question, cette fois à l'échelle nationale, de la validité des Conseils généraux. Il faut être cohérent! Je suis élu du département de Seine-et-Marne : nous arrivons à 34 intercommunalités pour 43 cantons! En tant qu'économiste, je suis en mesure d'affirmer que, dans ce pays et depuis des années, à cause de ces incohérences, nous perdons quasiment un demi point de croissance!

Les réflexions de l'AdCF font donc réfléchir. Et nous voyons bien que le schéma actuel est essoufflé.

## Audition des présidents et représentants d'intercommunalités

M. PLANCHOU - Je me félicite d'accueillir notre vice-président Claude PERNES, qui est également président de l'ACTEP, M. LEMOINE, président de la Communauté Clichy-sous-Bois/Montfermeil, M. METAIRIE, président de la Communauté du Val-de-Bièvre, M. CAPO-CANELLAS, président de la Communauté Drancy/Le Bourget, M. MARSEILLE, vice-président de la Communauté Arc-de-Seine et les représentants de diverses Communautés, dont Mme BILBAUD et M. HARAN de la Communauté de la Vallée-de-la-Marne, M. LARA de la Communauté du Plateau-de-Saclay et M. PAILLE pour la Communauté du Haut-Val-de-Marne. Je vous remercie d'être parmi nous et vous donne la parole.

M. LEMOINE et ensuite M. METAIRIE.

M. LEMOINE - Merci, Monsieur le président.

En tant que Maire de Montfermeil et président de la Communauté d'agglomération Clichy-sous-Bois/Montfermeil, je suis un de ceux qui ont le plus intérêt à ce que les choses évoluent favorablement. Je suis un peu gêné par tout ce que j'ai pu lire et entendre. Avec deux inquiétudes J'ai le sentiment que nos regards sont fascinés par le centre et que nous oublions de définir le périmètre sur lequel nous voulons intervenir. Par ailleurs, nous évoquons des montages institutionnels possibles, mais je ne sais pas quels seront leurs objectifs.

Je ne pense pas que nous puissions faire abstraction d'une délimitation physique et institutionnelle des différents enjeux et compétences. Quelle position voulons nous donner à la région Ile-de-France dans l'Europe.

Quant aux compétences, prenons l'exemple du transport. Devons-nous nous en tenir aux limites géographiques de l'Ile-de-France? La durée de transport n'est-elle pas la nouvelle échelle de réflexion? Cette question mérite d'être posée et de ne pas être balayée d'un revers de main.

En outre, quand bien même nous arriverions à établir une péréquation intelligente du centre, je n'aimerais pas être le Maire de Montereau-Fault-Yonne! La disparité sera telle que nous aurons une opposition entre *rats des champs* et *rats des villes* à l'intérieur d'une région qui, à mon avis, à intérêt à se positionner différemment.

M. PLANCHOU - Merci, Monsieur LEMOINE, pour ces remarques. M. METAIRIE.

M. METAIRIE - Merci, Monsieur le président.

Je suis président de la Communauté d'agglomération Val-de-Bièvre. Je serai aussi rapide que mon précédent collègue.

Entre Maires de notre Communauté d'agglomération, nous n'avons pas débattu de ces questions. Ce sur quoi je me prononcerai parmi vous n'engagera donc que ma personne.

A nos yeux, la création d'une nouvelle institution n'est pas prioritaire. Comprenez-moi ! Nous nous intéressons à ces questions ! D'ailleurs, les 7 Maires de notre agglomération participent à la

Conférence métropolitaine. Mais, si nous sommes en attente d'une évolution de la situation actuelle, c'est avec une certaine prudence.

Je crois qu'il existe d'autres spécificités que celle du cœur dense. En fonction de leur positionnement géographique, les Communautés d'agglomération ne sont pas confrontées aux mêmes problématiques. Nous avons la particularité de toucher Paris et de nous étendre jusqu'à 7 kilomètres au-delà. C'est un territoire relativement restreint mais, dans le même temps, le nord et le sud de notre agglomération ne sont déjà plus confrontés aux mêmes enjeux.

Après 8 ans d'existence, la solidarité financière commence à jouer : les communes du nord qui touchent Paris ont une dynamique économique plus forte et un foncier relativement faible ; les communes du sud, ont des disponibilités foncières plus importantes, un tissu pavillonnaire plus dense, des richesses fiscales plus faibles, mais des revenus par habitant plus forts. Les recettes de la TPU nous permettent donc d'instaurer des mécanismes de solidarité efficaces sur un petit territoire. Huit ans après notre création, nous découvrons que notre cohérence territoriale est plus importante que nous ne l'aurions supposé au départ. Lorsque nous avons créé notre agglomération, il fallait trouver un territoire, dessiner plus ou moins arbitrairement des frontières autour des communes ... A présent nous nous rendons compte que ce découpage a une cohérence en termes d'emplois, de transports, de dynamique économique et de logement. Conscients qu'il est indispensable de réfléchir à une structuration de la région parisienne dense, je ne suis, pour ma part, pas mécontent de la situation actuelle.

Débattons, mais réfléchissons bien avant d'ajouter une nouvelle strate.

M. PLANCHOU - Merci. D'autres interventions ?

**M. CAPO-CANELLAS -** Merci, Monsieur le président. Je suis président de la Communauté d'agglomération Drancy/Le Bourget.

Nous non plus, n'avons pas de position arrêtée sur cette question. Je vous remercie d'ouvrir le débat. Qu'il s'agisse de la Conférence métropolitaine ou des débats qui fleurissent dans la presse, nous avons le sentiment que quelque chose est sur le point de voir le jour. Nous avons donc un besoin de clarté. Il y a une problématique de fond et plusieurs démarches possibles. Je ne sais pas si la Région peut aider à ordonner cette réflexion...

Je pense que nous avons besoin de rassurer. Ma Communauté est jeune, d'autres sont plus anciennes. Il faut que nous ayons la garantie que ce qui se fait déjà localement n'a pas vocation à être suspendu à d'interminables discussions. L'échelon intercommunal doit vivre!

Aujourd'hui, en lle-de-France, certains enjeux sont d'une complexité extrême. Sur mon territoire, l'Etablissement public d'Aménagement de la Plaine de France fait un bon travail. C'est aussi une source de partenariat, un lieu d'échange et souvent de consensus. Mais la question des transports réclame une clarification plus forte.

Quels objectifs voulons nous poursuivre et que voulons nous mettre en commun ? Pour les Communautés de la première couronne, la principale question est celle de la relation à Paris. Pour les autres Communautés et communes, l'enjeu principal est celui des transports.

**M. PLANCHOU -** Vous dites que la question des transports en lle-de-France gagnerait à être mieux intégrée. En ce domaine, nous avons l'exemple du STIF. Bien sûr, nous pourrions imaginer une reconfiguration du jeu des opérateurs (SNCF, RATP...). Ce serait extrêmement complexe, mais c'est envisageable. Nous pourrions également réfléchir à la manière d'assumer le débat des AOP et nous demander comment intégrer les directives européennes.

Si, en tant qu'élus ou présidents de Communautés, vous avez des suggestions, nous vous écoutons avec attention.

**M. CAPO-CANELLAS -** Oui, mais faire sortir un Comité d'Axe des Communautés ou des villes moyennes tient de l'exploit! Certes, le STIF est un progrès. Pour autant, avoir deux autoroutes, une route nationale, le RER B et se retrouver devant cinq ou six Comités différents reste un vrai problème. Les seuls à pouvoir faire la synthèse sont la ville et la Communauté.

## M.PLANCHOU - M. MARSEILLE.

M. MARSEILLE - Je suis Maire de Meudon et président de la Communauté d'agglomération Arc-de-Seine.

C'est un sujet très complexe. La loi Chevènement, pour intéressante qu'elle soit, n'est pas satisfaisante dans son application actuelle, notamment dans les zones urbaines telles que celle qui nous intéresse.

Il n'y a jamais eu autant de lieux de dialogue et, dans le même temps, jamais aussi peu d'articulations entre l'ensemble des institutions. Le problème qui se pose est celui de la cohérence du dispositif entre les communes, les Communautés, les départements, la Région, la ville de Paris, sans oublier les grands Syndicats intercommunaux qui s'occupent de l'eau ou de l'assainissement... Tout cela est juxtaposé et complémentaire, mais n'obéit pas, en l'état actuel des choses, à une cohérence d'ensemble. La Région aurait pu remplir cette fonction de dialogue. Mais pour toutes sortes de raisons, ce n'est pas le cas.

Ainsi, aujourd'hui, nous sommes en butte à des problèmes complexes. La ville de Paris a choisi librement une politique de transports qui a des conséquences sur la banlieue immédiate : celle-ci rencontre des difficultés pour entrer dans la capitale. L'interconnexion entre les tramways de Paris et la banlieue n'est pas concertée. Paris produit des déchets que la banlieue est priée de bien vouloir traiter dans des usines d'incinération. Depuis des décennies, des compromis permanents sont réalisés sur différents sujets, sans qu'il y ait de dialogue. Il faut que les investissements réalisés sur la région soient cohérents. Or, actuellement, tout le monde intervient sur l'assainissement, l'eau ou le haut débit, mais sans concertation. L'idée d'un lieu de confrontation des idées et de recherche d'orientations collectives est donc excellente.

Nous souhaitons tous la mise en place d'une instance démocratique de débat, sans pour autant qu'elle vienne se superposer aux autres.

**M. PLANCHOU -** D'où l'intérêt de cette commission, qui a pour but de faire valoir des scénarii réalisables et audacieusement raisonnables, en mettant en évidence leurs avantages et leurs inconvénients.

Je salue parmi nous la présence de M. DAGUIN, Directeur général des Services de la Communauté d'agglomération des Hauts-de-Bièvre.

**Mme LOUIS -** La relation de Paris aux autres collectivités est très importante, tant au plan de l'organisation des structures, des réseaux existants, de l'efficacité de la prise de décision que du financement des territoires en décrochage. Vers quel type de péréquation s'orienter? Une péréquation régionale avec Paris pour principal contributeur? Une péréquation nationale reposant sur des indicateurs objectifs?

M. MASSOU - De nombreux sujets trouvent leur cohérence à l'échelle de l'Ile-de-France.

Mais pourquoi, dès le départ, dans les scénarii évoqués, engagez-vous la réflexion sur le besoin de structuration de la zone dense? La question n'est-elle pas plutôt de déterminer le niveau le plus pertinent pour résoudre les questions de logement, les inégalités de ressource? N'oublions pas que nous ne partons pas de rien! Il existe, dans notre région, des constructions multiples entre collectivités, des Syndicats mixtes variés dont le plus lisible au niveau régional est celui des transports. En quoi se justifie le besoin d'une réflexion spécifique sure la zone dense? Pourquoi poser une couche institutionnelle supplémentaire? Tout se passe comme si nous étions assurés du besoin de mettre en place une nouvelle institution.

#### M. PLANCHOU - M. PERNES et ensuite M. PORTIER.

**M. PERNES -** Nous ne sommes pas entrés dans ce débat par hasard. Cette configuration institutionnelle est récente et nous nous apercevons qu'elle induit des dysfonctionnements.

Encore une fois, lorsque des décisions sont prises par la capitale, les riverains en ressentent les répercutions. Nous nous sommes donc posés la question d'associer au mieux le plus de collectivités intéressées sur la base d'un système de gouvernance efficace. La raréfaction de la voiture dans Paris *intra muros* aurait du faire l'objet d'une décision collective. Même chose pour la fermeture des voies sur berges. Faut-il pour autant un échelon institutionnel supplémentaire ou pouvons nous simplement nous contenter d'un nouveau mode de gouvernance ? La question que pose M. MASSOU est bonne.

Peu de personnes connaissent la composition du STIF et pourtant le territoire francilien y est représenté dans son ensemble : 15 Conseillers régionaux, 5 représentants de la ville de Paris, un représentant de chacun des départements de l'Ile-de-France, le président de la Chambre de Commerce et un représentant des usagers. Le STIF donne un exemple de gouvernance dans le domaine des transports.

**M. BONNEAU -** Des montages complexes peuvent être imaginés. Mais il n'en reste pas moins que nous sommes d'abord confrontés à une opposition centre/périphérie.

Certains Syndicats sont très anciens. Le STIF, dans sa structure actuelle, est, lui, très récent. Peutêtre a-t-il besoin de temps pour s'améliorer ?

A l'heure où tout le monde parle de développement durable, nous ne pouvons avoir une vision sectorisée des choses. Spontanément, nous sommes enclins à penser que c'est à la Région de coordonner ces politiques communes. Mais ce n'est pas ce qui se passe. Le fait de savoir pourquoi la Région ne parvient pas à jouer ce rôle de coordination est une question essentielle. Au lieu d'imaginer une nouvelle structure, nous devrions réfléchir à de nouvelles règles de fonctionnement et de compétences.

M. PORTIER - Pour répondre à M. MASSOU, le débat est né parce qu'un certain nombre de rapports critiques ont mis en évidence le fait que le fonctionnement des institutions actuelles coûtait très cher et qu'il n'était pas suffisamment efficace. Les dotations communales représentent 1 Md€ de dépenses nettes pour l'Etat. Cette évolution institutionnelle valait-elle un tel investissement ? Nous pensons que oui. L'intercommunalité francilienne coûte cher car elle est peuplée. Un certain nombre de critiques se sont exprimées. Mais il faut séparer le bon grain de l'ivraie. Les villes nouvelles ont, depuis 40 ans, été utiles au développement régional.

Il est vrai qu'au cœur de l'agglomération, la structuration est difficile et la question de son opportunité se pose. Mais nous sommes persuadés que l'intercommunalité reste un bienfait. Le découpage des Conseils généraux ne respecte pas systématiquement la géographie des bassins de vie. Il existe bel et bien un enjeu d'agrégation des compétences communales, c'est-à-dire de coopération des communes entre elles. Mais il ne s'agit pas de créer de nouvelles collectivités : en France beaucoup de choses se font au niveau de la commune. Dans les autres pays, les communes n'ont pas de taxe professionnelle : elles bénéficient souvent d'impôts fonciers qui, certes, créent des disparités, mais de moindre ampleur.

Nous pourrions attribuer les compétences des communes à de nouveaux départements, mais les élus locaux ne le souhaitent pas. Nous pourrions également inciter les villes à gérer davantage les choses en commun.

J'attire votre attention sur le fait que, même si les intercommunalités ne sont pas à bonne échelle pour les péréquations, elles font un premier travail positif. Si les intercommunalités s'agrandissaient un petit peu et faisaient bien leur travail au niveau local, nous pourrions corriger plus facilement les disparités qui existent entre une centaine d'entités. Bien évidemment, nous bénéficierions du renfort des outils de péréquation nationale. Là où existent des écarts de 1 à 19, nous passerions à des écarts de 1 à 2.

Il existe un besoin de proximité, notamment dans le domaine des transports.

Pour le logement, nous pourrions imaginer un système de délégation et de contractualisation : des collectivités à bonne échelle dialogueraient avec les Maires et seraient capables d'agir. Comme le montre le rapport du Comité de Suivi sur le Logement, c'est un modèle de ce type qui est envisagé : une Autorité organisatrice de premier rang, conventionnant avec des acteurs de terrain que pourraient être les intercommunalités.

Les débats sur la structuration institutionnelle du cœur d'agglomération sont donc justifiés par un certain nombre d'enjeux, notamment ceux qui reposent sur les politiques publiques et la solidarité.

**M. LARA -** Merci, Monsieur le président. Je représente la Communauté d'agglomération du Plateaude-Saclay. Notre réflexion n'est pas encore très avancée. Nous ressentons donc tout l'enjeu de ce débat. La question du *Grand Paris* nous interpelle et nous souhaitons y apporter notre contribution. Mais nous entendons le faire selon deux axes.

Je suis d'accord avec M. BONNEAU pour dire qu'avant de faire des propositions institutionnelles, il est indispensable de se pencher sur l'intérêt des structures existantes. Je suis dans une Communauté d'agglomération où trois missions locales s'étendent sur quatre agglomérations. Evoquer la nécessité de développer le logement sur notre territoire, c'est d'abord poser une question de cohérence mais que personne ne peut obliger à faire un PLU avec des cos de 0,2 quand des maires font des PLU avec des cos de 1. Compte tenu du fait que les collectivités ne sont pas sous tutelle, nous avons tendance à laisser faire les choses. Nous n'arrivons pas à corriger les déséquilibres qui existent sur différentes zones d'une même agglomération. Tant que nous n'aurons pas traité ces problèmes, il me semble vain de vouloir ajouter une nouvelle strate administrative.

Par ailleurs, quant à la délimitation des périmètres existants, nous faisons déjà preuve d'une certaine incohérence. M. BONNEAU m'en est témoin, séparer la ville de Massy de la ville de Palaiseau n'a pas de sens. Les administrés qui empruntent la gare Massy-Palaiseau le savent bien.

Réfléchissons au niveau local pour mieux nous projeter à l'échelle de l'Ile-de-France et du monde. Car l'Ile-de-France a un rôle à jouer au plan européen mais également à l'international.

J'espère, Monsieur le président, ne pas avoir été trop en décalage avec ce que j'ai entendu jusqu'ici, mais c'est l'apport de la communauté que je représente, à cette étape de la réflexion.

**M. PLANCHOU -** Mais, il n'y a là aucun décalage! Bien au contraire. Lors des premières réunions, nous avions des idées bien arrêtées. Vos interventions, que vous soyez présidents ou représentants des intercommunalités, ont eu le mérite de nous faire poser les bonnes questions. En effet, vous êtes confrontés quotidiennement aux obstacles de terrains. Et, de fait, à la lumière de vos témoignages, nous avons quelque pudeur à nous prononcer en faveur d'une compilation supplémentaire.

Le système actuel est arrivé au bout de sa logique et il nous faut à présent reconnaître cette spécificité métropolitaine. Nous sommes un cas unique. A ma connaissance, nous sommes le seul exemple de très grande métropole à ne pas avoir un statut particulier. Reconnaître à l'Île-de-France une spécificité économique, c'est accepter de se poser la question d'institutions territoriales et administratives adaptées.

Cette métropole nécessite-t-elle une réforme institutionnelle ou réclame-t-elle simplement des aménagements fonctionnels dans un cadre préexistant ? L'institutionnalisation d'une zone centre est une réponse possible, mais qui soulève de multiples interrogations.

M. CAPO-CANELLAS - Merci, Monsieur le président. J'ai le sentiment qu'il y a deux « accusés ».

D'abord, le département. Certes, un certain nombre d'actions menées par les Conseillers généraux recoupent les politiques régionales et étatiques. Prendre plus de trois mois pour mettre sur pied une réunion a un coût économique. Dans ma ville, il faut plus de six mois pour parvenir à réunir le Préfet,

la DDE et le Ministre de l'Equipement. Nous sommes donc en droit de nous demander si la place du département n'est pas à remettre en cause.

Le second « accusé » est l'Etat. Faire émerger une agglomération parisienne au sein de laquelle le processus décisionnel serait plus simple, plus rapide voire démocratique, devrait, en toute logique, conduire l'Etat à se dessaisir d'un certain nombre de ses attributions.

#### M. PLANCHOU - Avant de lever la séance, je ferai une remarque.

Ne nous voilons pas la face, l'institutionnalisation de ce cœur d'agglomération, quelle que soit sa forme, pose la question de la pérennité des départements. Ceux qui ne le disent pas y pensent très fort. Par ailleurs, l'Etat doit abandonner un certain nombre de ses compétences, tout en se réinvestissant au plan local.

Encore une fois, nous sommes une des seules métropoles au monde qui ne dispose pas d'un statut particulier et où l'Etat, dans notre jacobinisme ambiant de 200 ans, est le plus absent. Dans des pays beaucoup plus décentralisateurs que le nôtre, voire de tradition fédérale, l'Etat central tient une place importante dans la vie de la capitale. Ce n'est pas le cas de l'Etat français et de Paris. L'un de nos problèmes majeurs est que l'Etat ni ne finance, ni ne régule les régions.

Face à ces questionnements, vos interventions auront été salubres, voire salutaires.

Mesdames et messieurs, merci beaucoup. Nous vous tiendrons bien sûr au courant de la suite de nos travaux.

Merci.

La séance est levée à 11h10.

# **SEANCE DU 7 DECEMBRE 2007**

#### **Etaient présents:**

M. Guy BONNEAU - Mme Anne HIDALGO - Mme Christine MAME (représente M. Roger KAROUTCHI) - M. Gabriel MASSOU - M. Jean-Paul PLANCHOU - Mme Christine REVAULT-D'ALLONNES

#### Etaient excusés ou absents :

M. Guillaume BALAS – M. Martial BILD – Mme Catherine CANDELIER – Mme Véronique CARANTOIS – Mme Elisabeth DE FRESQUET – M. Antoine DUPIN – Mme Francine GUILLAUME – M. Roger KAROUTCHI – M. Jean-François LAMOUR – M. François LABROILLE – Mme Pascale LE NEOUANNIC – Mme Marianne LOUIS – M. Claude PERNES – M. Guillaume VUILLETET

# Participaient également à la réunion :

Mme AZEMA, conseillère technique, cabinet du président

Mme DUSSART, groupe Les Verts MIle EYMARD, groupe Les Verts M. GAUSSEN, groupe PS Mme PROUST, groupe PS Mme VERGNAUD, groupe CACR

M.LACOSTE, Directeur général adjoint délégué à la stratégie et au développement, IAURIF M.CHAUVEL, <u>Département Démographie - Habitat - Equipement et gestion locale</u>, <u>Etudes financières et gestion locale</u>, IAURIF

Mme MANCRET-TAYLOR, Directrice Mission SDRIF, UAD M.LIENARD, chargé mission, Mission SDRIF, UAD

- M. Daniel GUIRAUD, Maire des Lilas, Conseiller général de Seine-Saint-Denis,
- M. Philippe LAURENT, Maire de Juvisy, membre du secrétariat permanent de la Conférence métropolitaine
- M. Laurent LAFON, Maire de Vincennes, Conseiller régional, membre du secrétariat permanent de la Conférence métropolitaine
- M. Gilles CATOIRE, Maire de Clichy la Garenne, Conseiller général des Hauts-de-Seine, membre du secrétariat permanent de la Conférence métropolitaine
- M. Gilles CARREZ, Député Maire de le Perreux-sur-Marne (94)

Jean-Paul PLANCHOU – En préalable, je souhaite rappeler que cette commission, que nous pouvons qualifier d'exploratoire, d'étude, doit se donner comme objectif d'aboutir au printemps prochain, à un rapport, qui, sur la question de la gouvernance du coeur d'agglomération francilien, répondrait à un certain nombre d'interrogations et de questions que nous nous posons. Au fait des travaux de la conférence métropolitaine et du discours du Président de la République à Roissy, nous pensions que cette démarche commune était sereine et très constructive. Les uns et les autres sont amenés à se pencher sur cette question qui, nous le savons, doit aboutir à une prise de position gouvernementale pour le comité interministériel de l'aménagement du territoire de l'automne 2008. Ce qui signifie que toutes ces instances, ainsi que d'autres missions, celle du Sénateur DALLIER notamment, apporteront d'ici là leur contribution.

Tout dépend, et dépendra, de la façon dont nous voulons aborder cette question, me semble-t-il. Ou bien nous voulons l'aborder par le biais des problèmes à résoudre : auquel cas, on peut envisager une solution souple qui se greffe aisément sur la situation existante. Ou bien nous pensons que, outre ces problèmes à résoudre, la question de la gouvernance de la zone métropole se pose, car trop de disfonctionnements, de perte en ligne, et de faiblesses de synergie sont à constater, et qu'elle nécessite cette transformation profonde des structures métropolitaines. Ce qui se justifie, dans la mesure où les zones métropolitaines, comme le présentait M. LAFON lors de l'ouverture de la Conférence métropolitaine, ont des statuts particuliers, spécifiques, et pas seulement sur le territoire européen.

Je vous passe donc la parole afin que vous puissiez, chacun d'entre vous, nous faire part de vos réflexions

#### Audition des membres du bureau de la Conférence Métropolitaine

Philippe LAURENT – Merci Monsieur le président. Nous vous remercions de votre invitation.

En ce qui me concerne, je me félicite de l'existence de la Commission qui a été décidée par le Conseil régional, car les initiatives que vous avez rappelées, par exemple celle de l'Observatoire du Sénat sur la Décentralisation, additionnées à l'existence de la Conférence Métropolitaine depuis maintenant un an et demi, montrent bien qu'un point paraît acquis à tous : le débat sur la question est devenu incontournable.

La réponse peut être diverse, en tout cas, la question a été posée : est-ce un problème de gouvernance ou est-ce un problème de politique publique ? C'est une façon pertinente de poser la question, même si pour ma part, je suis convaincu que les deux se rejoignent. A un moment donné, cela passe forcément par une question de mutualisation des ressources sur une zone, que l'on va appeler la zone dense, qui paraît incontournable. Et à partir du moment où il y a mutualisation de la ressource et la nécessité d'un projet commun, il faut bien établir une gouvernance différente de celle qui existe aujourd'hui et qui concerne l'ensemble de la zone dense. Quant à la forme que prend cette gouvernance, c'est encore autre chose. Mais j'insiste sur le lien entre la mutualisation des ressources, le projet commun et le mode de gouvernance.

Je crois qu'il faut rappeler comment la Conférence Métropolitaine est née. D'abord, ceci a été initié par la volonté de la ville de Paris de rompre avec des pratiques anciennes, plutôt des non pratiques, qui consistaient à un isolement de la capitale par rapport, non seulement à la zone dense, mais à l'ensemble de la région. Sans cette volonté affichée de la ville de Paris depuis quelques années, cela n'aurait pas été possible.

Un certain nombre de communes de banlieue avaient la même volonté de rompre avec cet isolement et de nouer des relations avec la ville de Paris, parce qu'il y a eu un sentiment de solidarité entre la banlieue et Paris qui s'est conforté chez les maires, au motif que la banlieue a besoin de Paris, et réciproquement, notamment en terme d'attractivité, d'image et de résolution de problèmes quotidiens.

Par exemple, comme le montre des études réalisées à ce sujet, beaucoup d'habitants de banlieue viennent à Paris, et des Parisiens vont aussi en banlieue, et ces échanges ont tendance à se développer. Par conséquent, il existe des liens extrêmement forts qui existent au niveau de la population, et il était donc naturel que ces liens existent aussi au niveau des élus.

Le 5 décembre 2001, une réunion s'est tenu à la Maison de la RATP, avec le Maire de Paris et un certain nombre d'élus de l'agglomération, où s'est manifestée cette volonté de la ville de Paris. Après, il est vrai, pendant un certain temps cela s'est traduit par des coopérations et par l'essai de résolutions de difficultés qui pouvaient exister depuis parfois très longtemps entre Paris et telle ou telle commune, dans le domaine du logement, de l'aménagement des espaces périphériques, de couverture du périphérique, de l'utilisation de terrains etc. On s'est trouvé là pendant quelques années dans une phase d'accords bilatéraux entre la ville de Paris et, essentiellement, des communes limitrophes. Ceci étant, au fur et à mesure des rencontres, tout un travail de réflexion a été mené par quelques élus, avec Pierre MANSAT, qui ont décidé de mettre sur pied cette Conférence Métropolitaine, n'ayant pas d'objet institutionnel, mais qui a simplement pour objet de réunir les Maires de l'agglomération, de la zone dense, en concertation avec les conseils généraux et surtout la région.

J'insiste sur le fait que cette Conférence Métropolitaine concernait au départ les Maires. Car quand on parle de gouvernance, il faut se demander quel est leur rôle dans la zone dense, par rapport à ce qui existe dans les grandes agglomérations de province. Ceci est un point très important car en tant que Maire, on n'a pas les mêmes capacités d'expression que celles existant dans les agglomérations de province. Cela est dû notamment à l'histoire, mais aussi à l'existence des départements qui, contrairement à ce qui se passe dans les grandes agglomérations de province où l'agglomération est une part importante d'un département, sont, chez nous, partie de l'agglomération. L'analyse du rôle des conseils généraux, du rôle des Maires et de celui de la région dans notre agglomération, est extrêmement différente de ce qui se passe en province. Je pense que le rôle des Maires est probablement sous-estimé et pas suffisamment pris en compte, notamment dans l'avancement de la résolution des difficultés qui se posent sur le plan soit structurel soit quotidien, c'est-à-dire le logement, les transports etc. L'idée de la Conférence Métropolitaine est donc venue de ces considérations.

## Jean-Paul PLANCHOU - M. Laurent LAFON.

Laurent LAFON – En propos introductif, je crois qu'il ne faut pas opposer les initiatives, elles sont toutes intéressantes dans cette phase. C'est une bonne chose que la région se soit saisie de cette question et fortement mobilisée, car l'on voit bien qu'il y a un jeu subtil, et j'allais dire un peu pervers, de l'Etat à ce sujet, notamment avec l'annonce d'une date butoir, que vous avez rappelée en ouverture Monsieur le président. Le rendez-vous est fixé à l'automne 2008, ce qui n'est pas une date facile pour nous, étant donné que nous avons une échéance auparavant. Mais il serait mauvais pour tout le monde, pour les collectivités notamment, de se laisser prendre ce sujet par l'Etat. C'est pour cela qu'il faut réussir à faire converger nos initiatives, que ce soit la Conférence Métropolitaine, la Commission de la région, ou l'initiative du Sénat votée par le Sénateur DALLIER. Il faut qu'avant l'automne 2008, nous arrivions à exprimer une volonté des élus, car c'est l'avenir de l'agglomération parisienne qui se joue. A savoir, quels seront les acteurs majeurs ? Est-ce que l'Etat sera toujours aussi présent ou y aura-t-il une prise en charge des élus de l'avenir de l'agglomération ? C'est un point important à rappeler.

Que cette question soit devenue incontournable est un élément positif. Lors de la dernière conférence de mercredi dernier, nous avons parlé de méthode et de calendrier pour préciser que tout cela s'inscrivait dans le temps, que cette démarche était rationnelle dans les éléments de méthode que M. LAURENT a présentés, à savoir que les élus et les Maires en particulier doivent être au cœur de la réflexion, puisque la Conférence Métropolitaine est d'abord une conférence d'élus.

L'autre élément de calendrier est de se donner rendez-vous immédiatement après les élections municipales, au travers des assises de l'agglomération qui auront lieu début juin, afin d'associer à cette réflexion les partenaires économiques et sociaux pour essayer de créer un dynamisme autour de cette question et de mobiliser de la manière la plus large possible.

Au travers de nos différentes réunions, nous en sommes à la cinquième, le thème de l'inégalité territoriale et sociale revient avec force. Il faudra donc trouver un système de péréquation pour parvenir à réguler ces points d'inégalité. Si l'on veut se donner un moyen supplémentaire de les résoudre, il faut vraiment, sans parler encore de structure, qu'il existe une légitimité politique forte pour s'attaquer à ces questions. Car on ne peut pas s'atteler à la rédemption d'inégalités de cette nature uniquement par du consensus ou par les techniques administratives.

Jean-Paul PLANCHOU - Merci Laurent LAFON. Monsieur GUIRAUD, Monsieur le Maire.

**Daniel GUIRAUD** – Je n'ai pas grand chose à ajouter à ce qui a été dit par mes collègues, sinon que la démarche dans laquelle nous nous inscrivons est une démarche ouverte, de dialogue et de réflexion, qui ne s'oppose à personne.

Au départ, il y a la ville de Paris. L'élément déclenchant est l'annonce, en novembre 2001, de la volonté parisienne d'établir des relations différentes avec l'environnement immédiat, c'est-à-dire les communes composant la première couronne. Je ne vais pas revenir sur cette histoire que chacun connaît. A partir de là, des relations bilatérales ont été nouées sur des bases totalement différentes au regard des décennies écoulées. Nous avons constaté assez rapidement les limites des ces relations, et quand Pierre MANSAT et Bertrand DELANOË nous ont proposé, en avril 2006, de nous réunir, nous nous sommes trouvés assez nombreux et pluralistes politiquement autour d'une table, dans un état d'esprit fondé par un respect réciproque entre tous les intervenants. En ce sens cette démarche ne s'oppose pas à l'Etat, ni à la région, ni aux départements qui constituent la région lle-de-France. A mon sens, elle s'oppose à toute démarche à caractère autoritaire. En ce sens, quand le président de la République a inauguré le terminal de Roissy Aéroport, le 26 juin dernier, une annonce a inquiété quelque peu, car l'on sait comment fonctionnent les Comités interministériels d'aménagement du territoire. Nous sommes vraiment à l'opposé de ce genre de démarche.

De ce point de vue, la décision de la Région Ile-de-France de mettre en place une commission exploratoire nous paraît intéressante car cela participe de la discussion, d'un dialogue, et non pas de la volonté d'enclencher des démarches autoritaires qui ne fonctionneront pas, une des missions de la Conférence Métropolitaine supposant de la discussion, de l'analyse conjointe et partagée. Nous n'avons pas d'idées préconçues sur la suite, nous savons que nous nous dirigeons vers des thématiques centrales pour nous qui sont le logement, le transport, le développement économique, la solidarité et la péréquation des ressources (ce qui a été dit sur le DSU), car en tant que Maires, nous sommes la base des communes. Ce que l'on souhaite, c'est de pouvoir travailler avec tout le monde, et quelle que soit l'appartenance politique, nous sommes tous d'accord là-dessus. Je connais des élus membres de l'UMP qui n'ont peut-être pas une liberté de parole aussi évidente que cela, mais quand on les connaît et qu'on les rencontre, eux aussi sont d'accord sur les tenants et les aboutissements de la démarche.

Jean-Paul PLANCHOU - Merci M. GUIRAUD. Maintenant M. Gilles CATOIRE.

**Gilles CATOIRE** – Monsieur le président, je ne vais pas refaire tout un historique, mais je voudrais rappeler que depuis la création du Département de la Seine, et son découpage par le Général DE GAULLE via le plan MALRAUX, aujourd'hui ces départements existent et ont une identité.

Je voudrais souligner d'abord que ce n'est plus un débat entre d'un côté, l'Elysée, le pouvoir, et d'un autre, une assemblée de notables un peu frileux qui essaieraient de trouver une parade, mais aujourd'hui le débat est dans la population. Il y a eu un déclic, on le voit dans nos réunions de quartiers, avec l'opération Vélib, qui suscite des questionnements chez les gens, sachant que Lyon a été pourvu de ce système. Le débat est donc lancé, quelles que soient les formations politiques, et se trouve déjà au centre des discussions municipales, bien que l'on puisse comprendre que les commissions donnent un droit de réserve.

Il n'est pourtant pas question pour moi de remettre en cause les compétentes du STIF en matière de transports. Simplement, le STIF est composé des Conseils généraux, de la région, et d'un comité des partenaires des Maires qui siège en amont, donnant un avis consultatif. Mais par rapport à la façon dont sont gérés les transports dans les autres agglomérations de France, les Maires ne sont pas

représentés dans cette structure. Je rappelle que celle-ci évolue aussi. Il n'est pourtant pas question de remettre en cause le pouvoir de la région sur le STIF.

Pour une telle structure, la compétence dans le domaine économique est envisageable et forcément liée à l'évolution vers une solidarité fiscale entre les zones riches et les zones pauvres. L'on sent bien qu'il existe des enjeux de compétition internationale qui supposent une plus grande cohérence dans notre stratégie économique, et une solidarité entre les zones riches et pauvres, pour ne pas se retrouver en lle-de-France dans une situation similaire à la Belgique où l'on serait en présence d'un est pauvre et d'un ouest plus riche.

Le second problème est incontestablement celui du logement. En ce sens la loi, qui va s'appliquer au 1er janvier, a crée des situations tendues. Permettez-moi de mettre les pieds dans le plat, mais on ne pourra pas régler ces problèmes simplement avec des quotas de 20 %, des amendes etc. Je constate que déjà du temps de Raymond BARRE, à Lyon, on faisait de la péréquation avec plus de logement social dans les communes résidentielles, idem dans l'agglomération lilloise et bordelaise. Je crois que sans pouvoir d'urbanisme, sans pouvoir de régulation et sans direction politique, on ne règlera pas le problème du logement auquel la population est très sensible.

Enfin, sur le plan de déplacement de Paris, il est important de ne pas travailler uniquement en bilatéral Paris/ banlieue, mais aussi en bilatéral interdépartemental, comme avec l'ACTEP dans l'est parisien. C'est important aussi de régler ces problèmes, notamment en ce qui concerne les transports, qui restent une compétence de la région, la réalité des problèmes de circulation ne peut pas simplement être de la compétence de Paris, d'un coté, et de celle de la banlieue d'un autre. Je vois donc aussi des blocs de compétence dans le domaine de tout ce qui est Agenda 21, Grenelle de l'environnement, aménagement des espaces verts, circulation, pollution, énergie...

Le Maire de Paris évoquait aussi une coopération intercommunale dans le domaine culturel. Il est vrai qu'un certain nombre d'équipements culturels dont la gestion par des communes dépasse leurs capacités, comme la Maison du peuple (Clichy) qui devrait bientôt rentrer au patrimoine mondial de l'Humanité, pourraient être gérés dans cette optique par la structure.

Je voudrais parler également du périmètre. Nous n'avons pas tranché, mais nous avons évoqué ces grands syndicats intercommunaux ou interdépartementaux que sont le SIPPEREC, le SIAP. Si leurs périmètres ne se recoupent pas exactement, en regardant la gravitation de ces centres, cela donne tout de même une idée de l'agglomération dense, et si ces syndicats fonctionnent sur ce type de périmètre depuis des décennies, c'est sur cette base que se situe l'axe de réflexion sur les délimitations futures.

Enfin, sur la méthode, c'est une position qui fait débat et qui n'est pas majoritaire, mais nous sommes quelques uns à penser qu'il pourrait il y avoir un référendum de ratification du périmètre des blocs de compétences, en tout cas avant les régionales de 2010. Comme cela a été le cas pour la réforme des statuts dans les territoires d'Outre-mer, et de Saint Barthélemy et Saint Martin. Cette proposition n'est pas retenue par la Conférence pour l'instant.

## Jean-Paul PLANCHOU - Merci M. CATOIRE.

**Philippe LAURENT** – Si vous me permettez, je voudrais ajouter deux points qui me paraissent essentiels.

Le premier est relatif à la distinction à établir, en matière de finances, entre péréquation et mutualisation. La péréquation n'a pas besoin de structure porteuse. Alors que pour la mutualisation, on met en commun de la ressource, et une instance politique, suite à un débat, qui décide de l'affectation de ces ressources à telle politique sur tel territoire.

Le second point porte sur le discours du président de la République à Roissy. Il y a deux façons de lire ces déclarations. Une première qui consiste à dire que l'on prépare, pour l'après municipales, une annonce et un projet de loi qui est déposé puis voté par la majorité. Et une seconde consistant en un appel lancé à ceux qui sont les acteurs de la zone dense de prendre en mains ce débat et de faire des

propositions. En fonction du peu que je sais, j'incline plutôt à une déclaration sous forme de sollicitation des acteurs locaux de nourrir le débat et de faire des propositions. Il faut absolument que les élus locaux de cette zone dense, sans rentrer dans les détails du périmètre pour le moment, puissent émettre un signal fort par rapport à cela.

**Gilles CATOIRE** – Un point si vous le permettez. Le mot « communauté urbaine » ne paraît pas être la structure appropriée ni la plus adaptée pour l'agglomération de Paris. Il faudra sans doute créer une structure nouvelle moins lourde.

**Jean-Paul PLANCHOU** – Pour synthétiser vos propos, c'est d'abord que l'objectif essentiel du schéma directeur est de tendre à de moindres inégalités territoriales et sociales. La réduction des inégalités nécessite une mutualisation de la zone dense avec une péréquation encore plus forte à l'échelle de la région. Car si l'on peut comprendre l'évolution vers une mutualisation réelle du coeur d'agglomération, cela signifie en même temps qu'il y a un vrai travail de péréquation renforcé, assumé à l'échelle de la région.

Comme vous le savez en tant qu'experts, toute analyse a démontré que plus l'espace est vaste, plus la péréquation est efficace. On voit bien que la région lle-de-France, dans son périmètre actuel, peut être un très bon espace de péréquation. Donc cet objectif a son pendant : la mutualisation pour l'espace intérieur, et la péréquation entre ses espaces intérieurs et extérieurs. Le second point se réfère à ce que vous avez tous énoncé, à savoir la nécessité d'un dialogue de départ et d'une légitimité très forte, qu'il y ait une véritable adhésion.

Vous avez aussi bien distingué la question du projet, des compétences sachant qu'il ne peut y avoir cette mutualisation des ressources et des compétences s'il n y a pas un mode de gouvernance nouveau, qui implique donc une structure nouvelle. A ce moment là, la construction doit être équilibrée dans ce coeur d'agglomération même, et doit permettre une dynamique nouvelle. C'est passablement vrai pour l'Europe : en effet, les exemples de Londres et de Madrid montrent que les organisations métropolitaines sont des organisations principalement économiques.

Mais l'attractivité économique n'est pas la seule question à soulever. Ce qui montre bien que nous devons inventer quelque chose. Une nouvelle dynamique équilibrée attestant d'un rapport de solidarité, de coordination et de régulation avec le reste de la région, mais sans se faire aux dépens de ce qui fonctionne déjà. Je reconnais que ceux, comme M. BRAOUEZEC, qui font prévaloir le fameux schéma de la *Marguerite* du géographe BEART, ont le mérite de présenter un schéma équilibré. C'est étonnant de constater que dans un pays jacobin, c'est en région lle-de-France que l'Etat est le moins présent, en comparaison avec des grandes métropoles étrangères qui sont parfois de tradition plus régionaliste.

Ce schéma équilibré, qui permet entre les groupements de communes de la première couronne et de Paris, peut aller au-delà des départements de la première couronne. La grande question qu'il pose est la très bonne péréquation avec le reste de la région.

Quelles idées ce genre de proposition vous donne-t-il? Car nous sommes là pour apporter des contributions au débat.

**Gilles CATOIRE** – Sur ce thème là, je reprendrais les propos de M.BEART qui reconnaissait luimême qu'il n'existait pas d'agglomération vertueuse, mais qu'il n'y en avait que des riches ou des pauvres. Donc les agglomérations existantes sont constituées sur des bases qui ne sont pas celles de la solidarité ni de la péréquation entre les zones favorisées et défavorisées. Sa propre agglomération montre donc ses limites en matière de recette fiscale.

**Daniel GUIRAUD** – Il y a un risque à ce stade de la réflexion à s'enfermer sur des structures existantes nous rapportant à des modèles qui ne correspondent pas à la réalité de nos territoires. Il y a tellement de différence entre ce que l'on veut faire et le fonctionnement de ces structures (à Madrid, Londres, Strasbourg ou Lille...) que l'on doit prendre en compte les particularités de notre territoire, notamment le lien de la zone dense et les zones périphériques, pour les raisons déjà évoquées.

Je trouve que la notion de polycentrisme de Patrick BRAOUEZEC est très intéressante et permet d'appuyer la réflexion sur la gouvernance de la zone dense. C'est sûr qu'il existe des solidarités plus ou moins avancées car on n'est pas tous au même niveau au sein de la zone dense; il ne faut pas nier ces disparités. Nous ne sommes pas allés aussi loin que ce qui se passe autour de Saint-Denis par exemple.

Par ailleurs, l'idée évoquée par M. PLANCHOU, de la mutualisation appliquée à la zone dense et de la péréquation appliquée à une plus large échelle, mériterait d'être approfondie.

### Jean-Paul PLANCHOU - Mme. Anne HIDALGO

**Anne HIDALGO** – Je tiens d'abord à remercier les collègues pour la réunion de mercredi qui était très intéressante. On constate qu'il y avait un besoin d'élaborer ensemble une structure qui nous aide dans nos communes respectives.

Si l'on fait la comparaison avec des grandes métropoles comme Londres ou Madrid, le point de départ de ces villes est de se rendre plus attractives dans la compétition internationale au point de vue économique. Et Paris n'échappe pas à cette règle. Il est vrai que la métropole parisienne doit tenir sa place dans cette compétition internationale et européenne, juste derrière Londres, en terme d'infrastructures de transports, des services publics, de niveau de qualification de la population, de qualité de vie, des écoles... L'on voit bien qu'il y a un intérêt majeur à s'entendre avec les communes et les collectivités qui forment ce cœur d'agglomération pour maintenir un niveau de performance de l'attractivité globale de nos territoires.

L'idée n'est pas d'opposer Paris, ville capitale, et les communes qui l'entourent au reste du territoire, bien que ce soit vu comme cela de l'extérieur. En même temps, les habitants des communes limitrophes de Paris notamment, exigent de leurs élus qu'ils tirent profit de cette proximité avec la capitale, ce qui est logique. Ce sont les réalités auxquelles nous sommes confrontés dans la proximité sur le territoire ou dans la compétition internationale dans laquelle nous devons être présents et forts. Nous avons cette responsabilité là. En ce sens, le rôle de la région, qui est le cadre politique, administratif et financier de tout ce territoire plus large, doit être de penser et d'organiser ces relations entre les différents centres.

Nous ne sommes pas dans un raisonnement malthusien, à savoir amenuiser la force de la zone centre pour renforcer les autres zones, mais dans une attitude pro active selon laquelle la région, en tirant profit de ce qui va se passer sur la zone centre, va développer le reste, comme Francis CHOUAT en attestait avec l'expérience d'Evry et du pôle de recherche organisé depuis longtemps en Essonne. Il faut profiter de ce qu l'on va faire en matière de recherche, d'innovation technologique, sur le centre, pour faire remonter ce qui se passe sur l'Essonne et d'autres territoires plus éloignés de la zone centre. Nous devons être en mouvement et en conquête.

A partir de là, il faut réfléchir sur la façon dont on envisage le mieux la politique mutualisée, sur le logement, l'emploi, le développement économique et la culture. Concernant les transports, le STIF est compétent, mais cette question mériterait d'être traitée dans un espace de métropole, plus restreint que celui dans lequel travaille le STIF. Les sujets de discussion entre nous, sachant que Paris participe au STIF, étaient relatifs, non pas à l'infrastructure lourde, mais à l'organisation des flux, et des modes alternatifs comme le Vélib'.

Il revient donc à la Région d'organiser les coopérations entre les différents centres, dans l'idée que cet espace grandit, et prospère d'un point de vue écologique, économique et social. Voilà quelques suggestions.

Jean-Paul PLANCHOU -Je vous remercie pour votre intervention. Guy BONNEAU.

**M. Guy BONNEAU** – Je reviens sur deux aspects évoqués dans votre exposé, bien que je ne participe pas à cette Conférence Métropolitaine.

Le premier point fort, avec lequel nous sommes en phase, c'est le fait que les élus ont une responsabilité. Donc à nous d'y travailler. L'autre est celui de la question des inégalités sociales et territoriales. Peut-être que les collectivités ne sont pas assez dynamiques pour s'emparer de cette question, mais en tout cas je partage les objectifs du SDRIF dans ce domaine.

Je voudrais revenir sur quelques éléments et poser une question.

Une des originalités apportées par le projet de SDRIF, arrêté par la Région, est que la zone dense est vraiment mise en avant, mais on va essayer de l'articuler avec la thématique du faisceau et le polycentrisme. Il est vrai que le résultat n'est pas entièrement satisfaisant et que nous devons être inventifs. Les thématiques fortes que vous avez évoquées (le logement, les transports, le développement économique, l'environnement) sont a priori assez variables par rapport à ce qui serait le dedans et le dehors de la zone dense. Je prends l'exemple des transports. Il faut rappeler que le STIF existe mais qu'il est très jeune. Si l'on prend la zone dense par rapport aux transports, il y a un problème soulevé par le SDRIF avec la nécessité d'une rocade par exemple. Une autorité doit essayer d'articuler les deux aspects. Si je prends l'exemple du logement, je ne suis pas sûr que cette question soit réglable à l'échelle de la zone dense stricto sensu.

Pourriez-vous alors expliquer, car vous n'avez pas trop évoqué le polycentrisme et l'intercommunalité, les spécificités des Maires en Ile-de-France par rapport à la province.

**Jean-Paul PLANCHOU** – Cette question du périmètre au regard des problèmes pris en compte peut avoir des géométries variables. Gabriel MASSOU.

**Gabriel MASSOU** – J'ai un regard positif sur cette construction métropolitaine depuis le début, mais en même temps je me demande si la question qui nous est posée peut se construire à partir de l'expérience vécue depuis ces derniers mois. Mon questionnement ne porte pas sur le besoin de coopération entre collectivités tel que vous le faites, cette expérience étant très valorisante pour les communes qui s'y sont engagées, à savoir Paris et les communes qui s'en rapprochent.

Vous pointez le besoin de visibilité à l'échelle européenne et internationale, mais nous ne savons pas, à part Paris, qui est réellement visible en lle-de-France. Cette question ne se réglant pas, à mon avis, par une nouvelle construction, quel que soit le nom qu'on lui donne.

J'ai le plus de doutes en ce qui concerne la question du logement que vous pointez. En prenant les chiffres des deux dernières années, sur 36 000 logements, seulement 16 000 sont construits dans les trois départements périphériques de Paris et Paris, donc 20 000 sont construits ailleurs. Quand je regarde le SDRIF, sur les 60 000 que l'on propose par an, 30 000 sont proposés ailleurs que dans Paris et les trois autres départements.

Donc, comment peut-on penser, à propos du logement, une structure à cette échelle là? Car la solidarité, en lle-de-France, doit irriguer l'ensemble des territoires pour résoudre les problèmes. On ne construira pas les 30 000 à 40 000 logements, hors de ces départements, si la zone qui contient le plus de richesse, le plus de développement économique, n'y contribue pas.

Je me pose la même question à propos du débat sur les transports depuis le nouveau STIF. Concernant le taux d'équipement parisien aux transports, l'essentiel des grands équipements prévus dans le SDRIF sont pour la Petite Couronne et la Grande Couronne. Comment réaliser ce type d'équipements sans imaginer une solidarité à cette échelle là ? Ou alors on va recréer des territoires qui n'auront pas les moyens de trouver en eux-mêmes des réponses aux questions posées à l'ensemble des territoires de l'Ile-de-France. Car bien que cette région soit l'une des plus riches, elle comporte le plus d'inégalités. Il faut tirer les leçons de la raison de ces inégalités.

Je pense que la réponse envisagée par le président de la République à Roissy est en train de se construire. Si cette réponse est celle de faire disparaître les quatre départements et de créer une structure à l'échelle de l'ancienne Seine, il faut trouver un autre projet crédible en face de ce rouleau compresseur. Autrement nous nous ferons avoir !

Quand on regarde la carte de la zone dense au regard de la réflexion sur le SDRIF, ce périmètre, qui compte 9,6 millions d'habitants, ne correspond à aucune entité administrative construite aujourd'hui.Quels sont donc, dans les moyens de construction institutionnelle, les outils qui nous manquent pour et être performants dans les choix politiques que nous portons ensemble ?

**Jean-Paul PLANCHOU** – M. MASSOU réitère la question que je posais au départ : on s'interroge sur la gouvernance, car l'on estime qu'il existe bien des dysfonctionnements relatifs à l'organisation actuelle. Christine REVAULT-D'ALLONNES, je vous donne la parole si vous le voulez bien.

Christine REVAULT-D'ALLONNES – Je voulais revenir sur la question qui faisait consensus quant à la légitimité politique très forte, et donc la dimension politique de la construction de cette zone dense. M. CATOIRE a parlé d'une proposition de référendum pour sa constitution. Nous sommes d'accord pour reconnaître que cette construction ne pourrait pas prendre la forme d'une communauté urbaine ou d'une structure intercommunale. Ces structures intercommunales ont une vraie pertinence et évoluent positivement dans le temps, mais pour lesquelles les citoyens n'élisent pas leurs représentants au suffrage universel direct, à l'image du Sénat. Il faudra avancer sur cette question là. J'aimerais bien entendre ce que vous pourriez avoir à dire sur la dimension politique de cette zone dense qui ne peut pas se faire qu'entre discussions d'élus et d'experts, mais en tenant compte de la compréhension des citoyens.

Jean-Paul PLANCHOU - Merci. Oui, M.LAURENT.

**Philippe LAURENT** – Un premier point. La Conférence Métropolitaine mise en place pour la première fois le 7 juillet 2006 ne s'est pas réunie uniquement à l'invitation du Maire de Paris, mais aussi à l'initiative d'autres Maires. Elle s'est créée à partir d'une impulsion commune. Et M. Bertrand DELANOË tient à cela.

Le deuxième point concerne l'intercommunalité. Elle est différente dans la zone dense, et non en lle-de-France, par rapport à la province. Les intercommunalités dans la zone dense y diffèrent dans la mesure où elles ne correspondent pas la plupart du temps à des territoires de vie auxquels les gens s'identifient, car elles sont créées entre villes. La seule intercommunalité qui a répondu à un objectif de développer le service rendu et de l'étendre à des catégories de personnes qui n'y avaient pas accès, c'est peut-être Plaine Commune justement. Le seul président d'intercommunalité qui intervient dans ces débats, c'est Patrick BRAOUEZEC, car il a pu construire un projet intercommunal sur un territoire qui n'est pas initialement un territoire de vie, comme on peut en trouver dans une grande agglomération de province.

Mais pour les autres intercommunalités, cela se limite soit à de la protection, soit à une vague gestion commune avec une faible valeur ajoutée. Il est normal que cela ne fonctionne pas sur un territoire qui n'a pas une certaine assise. L'Etat a une responsabilité majeure dans la mise en place politique d'intercommunalités, qu'elles soient pertinentes ou pas. Pour exemple, les Hauts-de-Seine est le seul département à ne pas avoir fait le point sur le fameux rapport demandé par M. Brice HORTEFEUX il y a quelques années, voulant faire prendre conscience aux communes d'appartenir à un territoire commun.

Autre point sur le logement. La problématique de la zone dense n'est pas la même que la problématique du reste du territoire, le SDRIF ne prenant pas assez en compte cette différence.

La différence est qu'il est plus difficile, et plus cher, de construire en zone dense. Les procédures actuelles sont beaucoup trop lourdes. J'ai la chance d'avoir un office municipal à Sceaux qui continue de construire un petit peu. Mais entre la communauté d'agglomération, le Conseil général, la région et l'Etat, pour la construction de quinze logements, il faut s'accrocher! Il faut bien analyser les contraintes de constructions de logements dans la zone dense.

Sur la question de la péréquation et de la solidarité financière s'exerçant sur un même territoire que sur lequel s'exerce la compétence, cela peut s'avérer réalisable par l'approche entre mutualisation sur un territoire et péréquation avec le reste du territoire.

## Jean-Paul PLANCHOU - Oui, Laurent.

Laurent LAFON – Je voudrais réagir sur les spécificités de l'Ille-de-France. L'exemple de Vincennes, limitrophe avec Montreuil : un habitant de Vincennes peut, de sa naissance à sa mort, ne jamais mettre les pieds à Montreuil. Les lieux d'attractions ne relient pas Vincennes à Montreuil. Les notions de territoire sont très difficiles à appréhender au niveau de la zone centrale, Paris jouant là un rôle majeur.

Je rejoins Philippe LAURENT sur le discours tenu dans le SDRIF concernant le logement. Ce discours ne répond pas aux problématiques réelles des élus locaux. Et contrairement à M. MASSOU, sans créer de polémique, je me réjouis de voir la question de la gouvernance posée pour la zone centrale.

Jean-Paul PLANCHOU - Oui, Gilles.

Gilles CATOIRE – Je voudrais insister sur ce thème du logement. Il ne faut pas croire que l'on va tout régler par la construction neuve, un des enjeux de la zone dense étant le traitement de l'habitat ancien, vacant. A chaque locataire à qui j'attribue un logement, je dis que cela représente 20 ans de taxes d'habitation à la subvention de la ville.

Autre thème, celui de la péréquation avec les secteurs les plus défavorisés. On a quand même vécu la crise des banlieues, et il existe un sentiment d'injustice entre le centre et la banlieue pour les habitants. Il faut rétablir des liens entre les deux.

J'ajoute également que lorsqu'il y a besoin d'un plus forte gouvernance politique, comme à Londres ou Berlin, avec forte implication des milieux économiques, il y a une attente forte de ces milieux dans la compétition internationale. Le poids du Grand Londres a ainsi joué un rôle important dans le choix de la ville pour les Jeux Olympiques.

Il y aura de toute façon un projet de l'Etat qui, on le souhaite, devra s'appuyer sur les élus et des débats citoyens comme l'a proposé le Maire de l'Ile-Saint-Denis, Michel BOURGAIN.

**Jean-Paul PLANCHOU** – Merci en tout cas à vous quatre pour vos contributions diverses permettant de préciser nos démarches et d'apporter un certains nombre de pistes.

Merci beaucoup.

## **Audition de Monsieur Gilles CARREZ**

Jean-Paul PLANCHOU - Monsieur CARREZ, bonjour, et merci d'avoir accepté notre invitation.

Nous vous invitons au titre de rapporteur général du budget de nous éclairer sur ces histoires de péréquation, mutualisation et de débats de fiscalité locale, dont vous êtes un brillant expert, et en tant qu'élu local francilien d'importance, Maire et vice-président d'un commune d'agglomération.

Notre commission a été créée à l'initiative de la région, à la suite de la déclaration forte du président de la République le 26 juin à Roissy sur la nécessité de réorganiser le cœur de l'agglomération francilienne ; jusque là, les représentants de la Conférence Métropolitaine abrogeaient cette question par le biais des problèmes posés, par le biais des politiques publiques qu'il faudrait mieux résoudre (logement, transports...). Le discours du président de la République faisait bien valoir qu'il y avait une problématique de gouvernance administrative et politique de ce cœur d'agglomération, qu'une question d'organisation du pouvoir dans cette zone métropole.

Donc en tant que Région, nous sommes directement concernés, car voilà une instance qui a pris forme, comme sur le reste du territoire national, il y a une vingtaine d'années, au lendemain des lois de Décentralisation. Ce territoire de péréquation, dans le cadre de la lutte pour le respect des égalités sociales et territoriales, est aussi une aire géographique de bonne compétence qui doit se voir renforcée d'une meilleure organisation des pouvoirs en son centre, tout en permettant à une région de

continuer à s'épanouir, car comme l'expliquait Mme HIDALGO, les différents périmètres concourent à une efficacité plus grande.

Voilà ce que nous essayons petit à petit de mieux appréhender, de meilleures politiques publiques certes, mais aussi une façon de réorganiser ce cœur de l'agglomération.

Monsieur CARREZ, je vous donne la parole, en vous remerciant encore.

Gilles CARREZ – Tout d'abord merci de m'avoir invité, car c'est un sujet qui me passionne depuis de nombreuses années. J'ai eu l'occasion d'y travailler lorsque j'étais Secrétaire général du Groupe central des villes nouvelles, responsabilité où m'avait nommé Michel ROCARD en 1989.

J'étais frappé par le fait que dans notre région, depuis des décennies, les infrastructures (routes, voies ferrées...) ont été réalisées dans des cadres de décisions opérationnelles (syndicats pour l'eau et des entreprises nationales pour le transport), mais lorsque l'on aborde la question de l'utilisation de l'espace (diversité de l'habitat, implantation du logement, équipements...), on s'aperçoit que les modes de gouvernance ne sont pas satisfaisants. Lorsque l'on voit les difficultés rencontrées, sur la zone centrale, à monter une opération de logement, compte tenu de l'éclatement des compétences à plusieurs niveaux (département, région, Etat, financement, lois d'urbanisme), il ne faut pas s'étonner d'une certaine paralysie.

En regardant sur la longue durée, notre région a connu de ce point de vue (d'utilisation d'espace) des séries de blocages historiques, débloqués par l'Etat, par des politiques très fortes, de type SDAU de 1965. Nous vivons encore aujourd'hui sur les derniers acquis de la politique DELOUVRIER. Les idées principales qui ont pu être mises en œuvre ont été imaginées au milieu des années 1960.

Je vais vous raconter une anecdote marquante, lorsque dans les années 1980, on a entendu parler pour la première fois du projet d'implantation d'un parc Disney en Europe. En regardant sur la carte, on pouvait voir l'espace qui serait fourni pour le parc d'attraction, qui ne s'appelait pas encore Marne la Vallée, ainsi qu'un prolongement éventuel du RER. La Décentralisation est passée par là. J'ai longtemps cru à une profonde articulation entre l'Etat et la région, mais cela ne suffit pas. Nous avons besoin d'une structure de décision au cœur de notre agglomération centrale, essentiellement en terme de logement, d'emploi, et de grands équipements.

Dans l'est parisien, nous avons engagé une démarche, il y a six ans, qui dans mon esprit, doit déboucher sur une intercommunalité. Avec mes collègues Jean-Pierre BRARD, Michel PAJON et Patrick GERARD nous avons crée l'ACTEP, avec l'idée de faire valoir le problème de façon cohérente dans le contexte général d'aménagement, de mettre en place ensemble un certain nombre de projets et pour mettre aussi en évidence ce problème de cohérence de l'aménagement entre l'habitat et l'emploi selon les types d'habitats. Cette démarche a connu un succès certain auprès de nos collègues et nous sommes aujourd'hui 22 membres, ce qui permet d'aborder des sujets tels le logement sans tabous. Si une vraie structure intercommunale se dessinait, après les élections municipales, nous sommes 700 000 et structurés pour une communauté urbaine.

Dans notre esprit, cette structuration du mode de gouvernance dans l'espace nous paraît indispensable et ce sera un moyen de poser le problème de gouvernance d'opération centrale si nous allons au bout de notre démarche. Si une vraie structure intercommunale se dessinait sur un secteur de plus de 700 000 habitants cela voudrait dire que l'on a un problème à trouver des mesures de décision sur l'aménagement de l'espace.

Il faut préciser que ce n'est pas l'ensemble de la région. Pour preuve, la politique des villes nouvelles. Si nous n'avions pas lancé ces urbanisations nouvelles, dans les années 60, la situation du logement aurait été catastrophique. On était dans une situation de blocage à l'époque, dont on se rapproche aujourd'hui, et je rappelle que les « villes nouvelles » ont produit pendant 20 ans 10 000 à 12 000 logements par an, et notamment du logement locatif social.

Donc je n'imagine pas un équilibre de notre région uniquement en terme d'agglomération centrale. C'est un autre débat, celui du SDRIF.

Certes, dans nos tissus pavillonnaires (ACTEP) proche couronne, une densification est possible mais sans passer à 60 000 logements par an. Je pense que la question du développement urbain nouveau mérite d'être véritablement posée, en se dotant des instruments nécessaires, et d'ambitions en terme d'infrastructures. Dans la thèse SDRIF, je pense que l'on manque d'ambitions sur les développements régionaux, par opposition au développement en agglomération centrale, mais c'est un autre sujet.

Sur l'agglomération centrale, on ne peut imaginer qu'une structure spécifique.

Avec la Loi CHEVENEMENT, une structure envisagée même comme une petite communauté urbaine, ne peut pas s'appliquer. Même s'il faut passer par la loi, il faut d'abord construire, après concertation, un modèle propre qui fera l'objet d'une loi spécifique. Vouloir faire rentrer l'Ile-de-France dans des catégories de communauté urbaine ou de communauté d'agglomération, cela ne me paraît pas envisageable.

Les ingrédients d'une organisation d'agglomération centrale consistent en deux choses :

- la bonne gouvernance en terme de décision sur l'aménagement d'un espace équilibré, c'est-àdire des moyens mis en commun, la compétence.
- la mutualisation des moyens : par la taxe professionnelle unique, contenue dans la Loi CHEVENEMENT de 1999. Cette taxe a, sur le long terme, une puissance de péréquation bien supérieure à ce qu'on peut espérer des dotations d'Etat. Car si l'on raisonne sur 15 ou 20 ans, lorsqu'une commune pauvre est englobée dans une communauté, progressivement vont se mettre en place des mécanismes qui lui feront rattraper le niveau en terme de services à la population.

C'est cette mutualisation qui fait manque cruellement depuis toujours dans notre région.

Quand on est Maire du Perreux, qu'on a 20 % de ses bases en taxe professionnelle, que ses habitants doivent prendre le RER A à 7 h 30 le matin pour aller travailler à la Défense ou Levallois... Tout ceci prouve que quelque chose ne va pas. Je me suis battu ces cinq dernières années, en tant que rapporteur du budget, parce que l'idée même de péréquation n'est pas rentrée dans les esprits.

Avant qu'on modifie notre fiscalité, il coulera de l'eau sous les ponts... Donc cela m'aurait intéressé de montrer qu'on peut le faire au niveau de l'ACTEP avec 20 communes hors de Paris. La démarche pourrait être prolongée.

Mais sur la question de l'implantation et de l'équipement du logement, l'accueil des habitants, il faut, nous les élus locaux, nous écouter les uns les autres. C'est le Maire de Champigny qui a été désigné comme s'occupant de rapports sur le logement, au nom de tous les élus.

Le logement est la première préoccupation aujourd'hui. Le problème est que nos habitants sont très conservateurs, et ne veulent pas voir leur environnement bétonné. C'est un vrai débat. Au Perreux, il m'aura fallu 15 ans pour arriver à sortir 350 à 400 logements dont 30 % de logements sociaux. Une gouvernance intermédiaire paraîtrait une très bonne chose.

Par contre nous ne pouvons pas payer d'écoles car c'est hors de portée pour le budget communal. Et la question ne se poserait peut-être pas si nous étions dans un ensemble.

**Jean-Paul PLANCHOU** – Bien. Nous vous avons écouté avec délice, car dans les souffrances quotidiennes, on peut se consoler en se disant que d'autres rencontrent les mêmes difficultés.

J'ai bien entendu et écouté vos réflexions selon lesquelles il y a une structuration du centre, même si les problèmes ne peuvent être complètement résolus par cette zone centre. J'ai perçu tout l'intérêt de la démarche de l'ACTEP comme une communauté forte. Est-ce que vous abordez dans l'est francilien, par anticipation, un regard intéressé sur les propositions que font M. BEART et reprises par M. BRAOUEZEC, avec le fameux schéma de la *Marguerite*, qui est celui de Paris avec une

structuration de communautés d'agglomération. Pensez-vous que cette structuration est envisageable ?

**Gilles CARREZ** – Je crains que cela ne soit un peu artificiel et que cela ne relève d'un découpage aléatoire. Notre propre découpage, dit « ACTEP », avait alors subi des critiques. Mais en dehors des analyses par défaut, il y a une vraie cohérence, qui correspond grosso modo à l'ancien département de la Seine ; cela englobe le Perreux.

Regardez le projet qui pour nous a une importance extrême : le Métro ferrique ; il s'agit d'un projet de structuration de cette agglomération centrale. Si l'on devait par exemple structurer en terme de mode de décision institutionnelle toute l'agglomération centrale, elle prendrait à l'évidence un partie du territoire de l'ACTEP, car sur l'ACTEP, nous avons Vincennes, Charenton, Nogent, Champigny, Fontenay, Montreuil, St Maurice... Ce n'est pas la même démarche que Neuilly-sur-Marne ou Noisy... Il y a une cohérence urbaine, un niveau de densité, un type de fonctionnement des transports en commun qui renvoient à des types de transports lourds, et à un type de problématique.

Ce schéma de la *Marguerite* est certes séduisant, mais cela correspond-t-il à une réalité de l'aménagement ? C'est moins sûr.

Quand nous avons lancé les « villes nouvelles », nous l'avons fait sur le principe d'équilibre habitat/emploi, d'équipements et de l'intercommunalité, qui a épousé les autres devenues cohérentes à partir de l'acte d'aménagement. Alors que chez nous, la cohérence, c'est l'agglomération centrale ; il faudra des dispositifs d'intercommunalité au-delà de cette zone d'agglomération centrale.

La vraie question qui se pose, on le voit dans des départements très urbains en dehors de l'Ile-de-France, est : comment articuler tout cela avec les départements ?

**Jean-Paul PLANCHOU** – Que l'on s'aventure vers ce schéma de la *Marguerite* ou vers ce que je crois percevoir à travers vos propos, à savoir une unification forte, une agglomération centrale plus réduite, quitte à ce qu'il y ait ensuite des territoires en intercommunalité relativement prégnants tout autour, la question du devenir des départements est effectivement posée.

Peut-être en serai-je à un niveau de réflexion autre dans quelques semaines ou dans quelques mois, au fur et à mesure de nos auditions. Je ne vois pas de structuration de cette zone centrale, de façon plus ou moins vaste, qui ne pose pas la question de l'utilité des départements et de leur pérennité. Pour tout ou partie, ils sont balayés de la carte.

Si l'on pense qu'il y a une véritable réorganisation originale de cette zone métropole, on pourrait avoir un statut très particulier par rapport au reste du territoire.

**Gilles CARREZ** – Je rebondis sur l'expression « organisation forte d'agglomération centrale ». Je ne suis même pas sûr que ce soit une organisation forte qui existe au prix du dessaisissement des maires. Pour moi, cela signifierait de réintroduire de la planification urbaine, qui est totalement compatible avec l'économie de marché.

J'estime que l'intervention publique doit être la plus réduite possible alors que l'intervention publique dans le domaine de l'organisation de la ville est pratiquement indispensable.

Imaginez que l'on décide de financer les lignes de métro ferrique, et d'aménager tout le secteur de Tolbiac, entre la gare d'Austerlitz et le périphérique : on vous dit que le périphérique n'arrête pas toute réflexion urbaine; les espaces de l'autre côté méritent la même attention, et l'on effectue un travail dans lequel on s'inscrit sur une perspective de 20 ou 30 ans. Or, on ne peut pas faire cela car nous n'avons pas de structure de gouvernance en terme d'agglomération. C'est la mutualisation des moyens et des ressources qui faciliterait les prises de décision de planification urbaine.

Il faudrait décrire ce que l'on met dans le contenu d'une organisation de l'agglomération. C'est considérable en terme de réponse aux enjeux ; pour autant, par rapport à ce que sont les pouvoirs des élus locaux, cela n'est pas si important.

**Guy BONNEAU** – Je trouve qu'il y a des paradoxes dans votre intervention. Vous avez fait un plaidoyer historique par rapport à ce que vous avez fait dans l'est parisien; puis, vous vous déclarez prêt, après les élections, à proposer une communauté urbaine. Je trouve cela intéressant car c'est la forme la plus intégrée de coopération intercommunale qui soit (de 500 000 à 700 000 personnes).

Vous avez cité l'exemple des habitants qui travaillent à l'opposé de leur domicile. Mais où est la gouvernance à ce moment là ?

Vous avez aussi parlé de la planification urbaine. Cela relève de nos compétences d'élus régionaux. Le problème que nous avons en ce moment est que nous n'avons pas les moyens de mettre en oeuvre ce schéma. Pouvez-vous préciser cette compétence que vous évoquez ?

Gilles CARREZ – Je vais essayer de préciser à partir d'exemples.

Je pars d'abord du fait que nous sommes dans une agglomération, et que l'idée d'avoir à chaque endroit un équilibre habitant/emploi est absurde. Donc quand je dis que beaucoup d'habitants du Perreux vont travailler à la Défense, il ne faut pas que cela s'aggrave ; par contre, il faut qu'ils puissent aller travailler dans les meilleures conditions de sécurité et de confort ; or ce n'est pas assuré, car il n'y a pas de gouvernance cohérente qui traite ce sujet.

Prenez la ligne de RER A. Elle est imaginée au début des années 1960, ouverte sur Marne-la-Vallée, Noisy-le-Grand depuis 1977-1979. Depuis, est-ce que les conditions de transport en commun de toute la population qui n'a fait que croître ont été modifiées ? Il n'y a eu aucune modification substantielle, et cela se dégrade de mois en mois. Je mets cela sur le compte de l'absence de gouvernance qui permet de saisir la question d'emplois pour des raisons de compétitivité, d'attractivité, question qui n'a pas été saisie depuis les années 1950. Quand je découvre en tant qu'élu, que l'on va me rajouter 300 000 m² de plus, que c'est une décision qui tombe du ciel, et que personne ne s'est posé la question de la gestion de cette décision, je me dis qu'il n'y a pas de gouvernance.

Alors que pour la planification urbaine, il y a un minimum de prescription. Cela ne supprime aucunement les compétences des élus locaux que nous sommes. C'est une cohérence dans la conception mais aussi dans l'opérationnel et la réalisation sur des enjeux majeurs. Sur les grands enjeux d'aménagement du territoire, nous n'avons pas de structure de décision en lle-de-France. Nous avons eu une structure étatique par intermittence quand tout était bloqué.

Autre exemple. En 1988, nous avons acquis avec Jean-Claude GAILLOT, des terrains (secteur 4) à 11 francs du mètre. A ce prix là, vous n'avez aucun problème pour faire du logement social de qualité.

Sur la politique foncière : un établissement public foncier seulement par département, et encore, uniquement dans trois départements ! Nous sommes tous d'accord sur le diagnostic.

Il ne faut pas supprimer ce noyau dur, ni s'opposer à l'ACTEP. On peut se mettre en intercommunalité au sein de l'ACTEP sans que cela aliène les compétences que nous exerçons, bien que quelques rares élus soient contre cette idée.

Christine REVAULT-D'ALLONNES – Je voulais réagir par rapport à aux instances, aux collectivités pour les questions d'aménagement et de planification urbaine. Le projet du SDRIF a fait des préconisations qui existent, de même que le STIF est une instance concernant les transports et la ligne A du RER. Des organismes prévoyants existent bien.

Le schéma directeur a pour proposition non pas celle d'assumer et de poursuivre le développement économique déséquilibré entre l'est et l'ouest mais au contraire, d'encourager un rééquilibrage.

Réfléchir sur la zone dense n'enlève pas la pertinence de la compétence d'aménagement au niveau de l'ensemble de la région.

Jean-Paul PLANCHOU - Gabriel.

**Gabriel MASSOU** – La réponse est-elle de donner à la région l'autorité que l'Etat avait avant la Décentralisation ? Ou consiste-t-elle à chercher dans une nouvelle construction institutionnelle, qui sera confrontée au même problème, à savoir celui de l'Etat/ Région ?

Comment passer à l'autorité régionale, qui commence à avoir son histoire ? Et comment répondre à la question de la région comme nouvelle entité administrative, et comme autorité compétente en matière de logement... ?

**Jean-Paul PLANCHOU** – Gilles CARREZ, pour conclure.

Gilles CARREZ – La région lle-de-France est grosso modo comme les 21 autres régions qui n'ont pas vraiment de compétence en matière d'urbanisme ou de planification urbaine. Par exemple, dans la région Midi-Pyrénées, il y a une structure intercommunale forte dans chacune des agglomérations, et c'est là que se passe la planification urbaine opérationnelle, et non au niveau de la région.

En Ile-de-France (2 % du territoire national, 20 % de la population), je ne vois pas la Région faire de la planification urbaine opérationnelle directement auprès de 1280 communes, avec des enjeux de natures très différentes sur ce territoire. Nous avons absolument besoin, en tout cas c'est vrai pour l'agglomération centrale, d'un minimum de structuration intermédiaire : ce n'est pas pour ajouter une institution de plus.

Notre région dysfonctionne sur ce problème qui va de l'articulation entre la conception, la modification, la prévision urbaine, et le fait qu'il se passe quelque chose sur le terrain. Jusqu'à présent, c'est l'Etat qui a offert un produit complet, qui commandait toutes les manettes avec les établissements publics, les logements sociaux... Cela n'est plus possible aujourd'hui, et je suis très inquiet sur le logement. Je ne vois pas l'ombre d'un mécanisme de décision pour permettre 40 000 constructions.

**Christine MAME** – Je suis ici car je représente Roger KAROUTCHI qui n'a pas pu venir aujourd'hui. Je n'avais rien préparé car je ne savais pas de quoi il s'agissait.

Je voudrais vous poser une question précise concernant les établissements publics fonciers.

Vous savez que je suis élue de Neuilly-sur-Seine, une des villes les plus densifiées de l'Ile-de-France. On nous reproche beaucoup de choses au niveau du foncier, mais il y est difficile de faire des logements sociaux car le coût est beaucoup trop élevé et cela n'intéresse pas l'Etat.

Je voulais avoir plus de précisions concernant les établissements publics fonciers départementaux.

**Gilles CARREZ** – Ecoutez, ma réponse est claire : si la majorité régionale avait été autre, nous aurions un établissement public foncier régional, et un dans le Val de Marne, en Seine-Saint-Denis...

Cela veut dire que sur un sujet qui est essentiel en politique foncière, nous sommes organisés en fonction de considérations de nature politique. Et cela pose directement le problème de l'organisation de la gouvernance.

Sur le financement de la surcharge foncière, cela devient impossible pour des communes comme les nôtres. Les 20 % qui restent à la charge de la commune, cela suppose de faire 20 logements sociaux. Il faudrait augmenter d'1 % les impôts (Taxe d'habitation, foncière). On voit donc qu'il faut le mutualiser.

Et il y a évidemment des endroits où il n'y en a pas.

Aujourd'hui, les progrès de la conception et de l'architecture ne posent plus aucun problème pour les gens en terme d'insertion dans la ville. C'est avant tout un problème d'environnement.

**Christine MAME** – C'est ce que l'on fait à Neuilly.

Gilles CARREZ - À Neuilly, on n'en construira jamais...

Christine MAME – Un logement sur deux construits à Neuilly est un logement social.

Gilles CARREZ - Oui? Et combien en faites-vous par an?

**Christine MAME** – On en fait une petite centaine par an.

**Gilles CARREZ** – Même à Paris, leur construction est extrêmement difficile compte tenu des coûts. Il y a des endroits où c'est plus facile, et c'est là qu'une concentration de relégation peut naître.

J'observe dans notre secteur qu'il y a une trajectoire : quand une famille, par exemple, au nom d'origine immigrée, se retrouve dans les mêmes endroits au bout d'un certain nombre d'années. Ceci est un sujet particulier qui n'est pas le sujet général du logement dans notre région.

**Jean-Paul PLANCHOU** – Je suis d'accord sur un point, il peut y avoir planification et économie de marché. Mais il y a toujours des contradictions, notamment sur le problème du logement.

Même si j'ai des problèmes moins lourds que les vôtres, nous avons fait intervenir un établissement public, pour faire des réserves, et si je ne prends pas de mesures foncières dans ma commune, nous serons dans de grandes difficultés demain.

En tout cas, merci beaucoup Monsieur le rapporteur général pour tous ces éclairages très utiles et cette « intervention paradoxale » qui nous ont aidés à réfléchir.

La séance est levée à 13h10.

GEVN	CED	1112	DECE	MBRE	こうりゅう
$\mathbf{J} = \mathbf{A} \mathbf{I} \mathbf{V}$					

## **Etaient présents:**

M. Guy BONNEAU – Mme Catherine CANDELIER – M. Antoine DUPIN – M. François LABROILLE – Mme Pascale LE NEOUANNIC – Mme Marianne LOUIS – Mme Christine MAME (représente M. Roger KAROUTCHI) – M. Gabriel MASSOU – M. Jean-Paul PLANCHOU – Mme Christine REVAULT-D'ALLONNES

#### Etaient excusés ou absents :

M. Guillaume BALAS – M. Martial BILD– Mme Véronique CARANTOIS – Mme Elisabeth DE FRESQUET – Mme Francine GUILLAUME – Mme Anne HIDALGO – M. Roger KAROUTCHI – M. Jean-François LAMOUR – M. Claude PERNES – M. Guillaume VUILLETET

# Participaient également à la réunion :

Mme AZEMA, conseillère technique, cabinet du président

Mme DUSSART, groupe Les Verts MIle EYMARD, groupe Les Verts M. GAUSSEN, groupe PS Mme PROUST, groupe PS

M.LACOSTE, Directeur général adjoint délégué à la stratégie et au développement, IAURIF M.CHAUVEL, <u>Département Démographie - Habitat - Equipement et gestion locale</u>, <u>Etudes financières et gestion locale</u>, IAURIF

Mme MANCRET-TAYLOR, Directrice Mission SDRIF, UAD M.LIENARD, chargé mission, Mission SDRIF, UAD

M. Pierre MOULIE, Président de la commission de l'Aménagement du territoire, rapporteur général pour le SDRIF.

Mme Isabelle DROCHON, Vice-présidente de la commission de l'Aménagement du territoire en charge d'un rapport sur l'intercommunalité en Ile-de-France.

M. Daniel RABARDEL et M. Jean-Michel PAUMIER, auteurs du rapport d'octobre 2007 sur les « perspectives d'évolution du rôle et des compétences du STIF ».

Mme Joséphine COPPOLA, vice présidente de la commission de la Ville, de l'habitat et du cadre de vie, auteur de l'avis de 2004 sur la création d'un Etablissement public foncier en Ile-de-France. Cette commission a présenté en mars 2007 un rapport sur «La densification : pour un urbanisme à échelle humaine ».

Jean-Yves LE BOUILLONNEC, Maire de Cachan, vice-président de la communauté d'agglomération du Val de Bièvre

Christian LEFEVRE, Professeur à l'université de Paris 8, Chercheur au LATTS

Lamia KAMAL-CHAOUI, Administrateur, Direction de la Gouvernance Publique et du Développement Territorial, OCDE.

**M. PLANCHOU** - Avant d'entendre les représentants du CESR, je souhaite faire un point sur les constats de nos échanges.

Nous avons vu tout d'abord que le périmètre de la zone centre n'est pas naturel mais variable. Ensuite, nous avons constaté que plus un territoire est vaste, plus les possibilités de réduire les inégalités sont efficaces. Troisièmement, nous avons noté l'existence de problèmes spécifiques dans le cœur d'agglomération qui pourraient être résorbés par la prise en compte d'un territoire plus vaste.

Dans le contexte actuel, nous devrions opter pour une solution pragmatique et fonctionnelle dans l'objectif de résoudre les problèmes et d'améliorer la mutualisation des énergies et des ressources.

Ainsi, à partir de ces constats, je souhaite que nous nous interrogions sur la question de la gouvernance comme mode de résolution des difficultés de la région lle-de-France. Par conséquent, nous soulèverons les hypothèses suivantes :

- La gouvernance du cœur d'agglomération est-elle un handicap pour un bon fonctionnement des pouvoirs ?
- > Est-ce que la gouvernance amoindrirait l'efficacité publique à résoudre les problèmes ?
- Ou à l'inverse, la mise en place d'un nouveau mode de gouvernance institutionnelle tendraitelle à apporter une amélioration dans la résolution de problèmes ?

**Pierre MOULIE** – Tout d'abord, je souhaite vous faire part de la particularité de notre présentation. En effet, nous avons engagé un travail sur l'intercommunalité en lle-de-France dont le rapporteur est Mlle DROCHON. Ce travail qui est en cours, se conclura dans une assemblée plénière au mois d'avril 2008. Par conséquent, nous n'avons pas de doctrine précise sur la question du « Grand Paris ». Les propos que nous allons tenir proviennent de nos travaux sur un certain nombre de secteurs mais nous ne conduisons pas une position du CESR sur le « Grand Paris »

En introduction, je souhaiterais apporter des points de repères quant à notre mode de traitement du sujet. Au préalable, je souhaite rappeler que nous sommes conscients du caractère institutionnel et politique du sujet qui concerne avant tout, les élus. Néanmoins, nous sommes disposés à apporter notre contribution, notamment sur les questions de périmètres et de gouvernance.

Dans un second temps, nous avons constaté une progression rapide des esprits sur le sujet de la zone dense. Au départ, le fait d'aborder la question de la zone dense dans le projet de schéma directeur était difficile. Or aujourd'hui, nous constatons que le principe d'un débat sur la zone dense est acquis, y compris au plan institutionnel.

Troisièmement, nous reconnaissons la spécificité francilienne et avons suivi avec intérêt le travail réalisé par l'IAURIF. Ce travail a démontré le caractère unique de la Région Ile-de-France; par conséquent, nous ne devons pas rechercher des modèles dans les grandes métropoles françaises et étrangères.

Néanmoins, nous pouvons étudier les éléments qui produisent des résultats dans ces grandes métropoles. Nous devons observer les raisons de la réussite des métropoles dans certains secteurs et insérer ces comparants internationaux pour l'étude de l'Ile-de-France. Un premier constat de ces comparaisons soulignerait le « décrochage » de l'Ile-de-France par rapports aux autres métropoles, notamment en matière de développement économique.

Concernant le territoire, nous avons observé que le périmètre naturel n'existe pas. Néanmoins, nous souhaiterions établir une réflexion sur les limites du territoire que nous voudrions traiter sur 25 ans. En effet, nous préconisons la création d'un objectif de référence étalé sur le long terme plutôt que de définir de matière prématurée un territoire concerné. Une projection à moyen et long terme nous permettrait de réduite les difficultés. En outre, nous devons garder à l'esprit que ces territoires sont à géométrie variable selon leur nature, leur compétence ou leur histoire et que nous devons les aborder dans leur spécificité.

Dans un cinquième point, nous notons que les compétences pourraient être séparées en deux blocs. En effet, la force des interrelations entre compétences suppose des coordinations. Ainsi, le premier bloc pourrait se composer du transport, de la circulation, du stationnement et de l'aménagement de l'espace public. Le second bloc inclurait le logement, l'urbanisme foncier. Les deux blocs seraient articulés entre eux, ainsi que leurs composantes.

Comment, à travers le traitement d'un sujet lourd en zone dense, pourrait s'articuler la gouvernance et l'organisation administrative ?

Concernant la gouvernance, nous considérons que l'échelle régionale est la plus pertinente pour traiter les problèmes qui relèvent du schéma directeur et qui se posent également à la zone dense. Nous sommes attentifs aux effets incidents qui pourraient résulter du traitement particulier de la zone dense par rapport aux autres territoires de la région. La difficulté est double puisqu'elle concerne, en aval, les communes et les départements et en amont, la région et sa relation à l'état.

Notre doctrine actuelle, qui peut évoluer, est de mettre la région en majeur et de voir comment, à partir de ce point, nous pouvons travailler sur le secteur particulier de la zone dense.

Par ailleurs, nous devons être précautionneux par rapport à une réflexion développée dans le cadre du schéma directeur dont je suis le rapporteur général pour le CESR. En effet, nos travaux mettent en évidence les inégalités territoriales et sociales de la région lle-de-France. Par conséquent, nous devons être attentifs à ne pas créer une inégalité supplémentaire entre la zone dense et le reste de la région.

Sur les finances et la redistribution en terme fiscal, nous avons noté que ce sujet sera majeur dans l'examen de la répartition des pouvoirs dans la région. Nous devrons prêter une attention soutenue à la manière dont l'élément fiscal va impacter nos réflexions dans la création du « Grand Paris ».

**Jean-Paul PLANCHOU** – Dans un premier temps, je tiens à remarquer la prudence et la modestie de votre discours moins axé sur des prises de positions que sur des questionnements qui montrent vos interrogations fondamentales sur le sujet. Nous vous rejoignons dans cette démarche interrogative.

Nous devons nous interroger sur les résultats qui émaneraient de l'invention de nouveaux pouvoirs dans l'objectif de s'inscrire dans la construction et non dans le cumul.

Par ailleurs, vous avez énoncé la question des blocs de compétence à travers deux biais : le bloc de mobilité et de déplacement et le bloc de l'habitat et de la résidence.

M. le Président, Jean-Paul HUCHON, s'interroge souvent sur l'efficacité du STIF qui n'a eu qu'une année pour témoigner de sa pertinence. De mon point de vue, le STIF n'a pas démérité depuis un an par rapport à ses méthodes de concertation qui mêlent les populations. Par exemple, les élus se rencontrent au sein de la Conférence Métropolitaine et les municipalités font se joindre leurs projets alors que quelques années auparavant les maires des communes limitrophes ne se concertaient jamais sur leurs projets.

Sur les transports, nous devons nous interroger sur les apports d'une situation institutionnelle nouvelle.

Sur le logement : durant la campagne, un certain candidat avait mis sur table de l'idée d'un syndicat du logement à l'exemple du STIF.

Par conséquent, je note que vous êtres ouverts et compréhensibles mais je n'ai pas senti dans votre propos, les arguments décisifs sur la nécessité de créer un institution décisive nouvelle.

Par ailleurs, vous avez évoqué le logement et le transport mais pas l'économie.

**Pierre MOULIE** – J'ai effectivement évoqué un éventuel « décrochage » de l'Ile-de-France en matière économique par le bais d'une comparaison internationale.

En outre, je tiens à rajouter que nous retrouvons la compétence économique à tous les niveaux (régional, intercommunal, départemental, étatique). Par conséquent, les responsabilités en matière économique sont fractionnées.

Par ailleurs, je souligne que notre prudence n'est pas tactique mais elle résulte de notre impossibilité de nous exprimer au nom du CESR, un organisme complexe composé de quatre collèges aux approches différentes. Par conséquent, notre position n'est pas fixée sur le plan institutionnel.

Par contre, nous pouvons d'ores et déjà affirmer que nous réfutons la mise en place d'un échelon administratif supplémentaire. Nous sommes en faveur d'une substitution et non d'une superposition à l'effet « mille feuille » qui viendrait se rajouter à la strate publique et administrative.

**Daniel RABARDEL** – Je souhaite apporter une précision sur les transports car nous avons rendu un rapport sur l'évolution des compétences du STIF. Evidemment, nous avons travaillé sur la Conférence Métropolitaine mais nous avons également apporté des pistes de réflexion sur le sujet des transports.

Premièrement, le STIF reste le cadre essentiel en matière de compétence des transports. Nous souhaiterions une déconcentration (et non une décentralisation), des pouvoirs du STIF à l'échelle locale des bassins de vie pour être au plus près des besoins spécifiques des populations.

J'ajoute que le corollaire à cette déconcentration serait un renforcement des pouvoirs du STIF qui iraient au delà des transports collectifs. Dans le domaine du fret, des collaborations avec les autres institutions. Dans le domaine de la voierie, avec le problème du stationnement qui relève pour l'instant du pouvoir des maires.

La mise en forme pourrait se faire de manière contractuelle par rapport à la délégation de proximité.

**Jean-Michel PAUMIER** – Daniel RABARDEL a fait référence à un rapport présenté récemment au CESR qui présente l'évolution du rôle et des compétences du STIF. Ce rapport ne remet pas en cause le STIF, que nous considérons comme une véritable autorité administrative des transports, à l'échelle régionale, et qui s'adosse à l'entité politique du Conseil Régional d'Île-de-France.

Je rappelle que ce mode d'organisation nous est envié par de nombreuses régions en France car il nous garanti une unicité du système des transport et notamment une unicité tarifaire.

Dans notre rapport, nous avons précisé notre attachement à cette unicité de gouvernance au niveau régional garanti par la loi SRU du 13 Août 2004. Néanmoins nous nous interrogeons sur la nécessité d'aller plus loin dans les délégations que le STIF peut accorder aux intercommunalités en matière d'organisation et de gestion des réseaux à l'échelle des bassins de vie.

Evidemment, ce point soulève le problème de la délimitation des périmètres de ces communautés d'agglomération. Nous devons nous interroger sur la façon de transformer les intercommunalités en autorités organisatrices.

Ainsi, les pouvoirs du STIF pourraient s'accroître en matière d'organisation de l'ensemble des éléments constitutifs du réseau de transport.

Notons que dans le système actuel, certains éléments ne sont pas « délégables » au delà de ce que la loi a prévu.

Dans le système de délégation actuel, nous distinguons les responsabilités régionales des réseaux structurants (métro, RER, Trancilien, tramway, Mobilien) et les lignes départementales de pôle à pôle. En revanche, la question se pose sur les réseaux d'autobus et nous avons assisté à la constitution d'entités qui ont abordé cette question et qui ont marqué la nécessité de revisiter ce type de délégation.

A titre expérimental, le STIF a pris des dispositions pour déléguer des réseaux de bus de proximité et des systèmes de transport à la demande. Nous voudrions aller plus loin dans le système de délégation pour répondre à des besoins à l'échelle des bassins de déplacement avec en colloraire, le renforcement du rôle de développeur du STIF.

**Jean-Paul PLANCHOU** – Nous avons pris connaissance du rapport que vous mentionnez avec intérêt. Néanmoins, vos propos ne témoignent pas de la nécessité d'une réorganisation de gouvernance territoriale. Nous avons noté que certains élus souhaitent des rapports plus étroits entre Paris et les communes limitrophes à travers la création d'une gouvernance commune que l'on nomme la proposition de « la Marguerite »

J'aimerais savoir si, selon vous, ce projet changerait le rapport profond entre Paris et ses communes. En d'autres termes, pensez vous que le schéma de M. BEHAR soit plus efficace que le schéma actuel et en quoi ?

**Guy BONNEAU** – Je souligne que nous sommes tous en recherche sur ces sujets et je souhaiterais vous poser deux questions. Au préalable, je voudrais remarquer que la problématique des bassins de vie est également à creuser au sein de la « fameuse » zone dense que nous évoquons.

Tout d'abord, je souhaiterais vos précisions sur l'articulation entre le bloc de compétences et l'outil régulateur (STIF).

Par ailleurs, sur le « décrochage » économique de l'Ile-de-France, je voudrais savoir si vos préconisations sur l'attractivité de la région, en lien avec la question fiscale, auraient un impact positif sur ce point.

**Jean-Michel PAUMIER** – Au préalable, je souhaite remarquer la difficulté de se limiter aux seuls transports publics lorsque nous abordons le sujet des transports.

L'ensemble des questions qui touchent à la mobilité des biens et personnes, relève d'une même logique de partage de l'espace public, en débat.

En 2004, le législateur a introduit une compétence nouvelle au STIF. Désormais, le STIF est à l'initiative de la révision et de l'élaboration du plan de déplacement urbain régionale. Cette compétence nouvelle est intéressante car elle souligne l'impossibilité de se préoccuper des usagers des transports publics sans prendre en compte les autres acteurs.

Par ailleurs, je rappelle que le PDU concerne également les transports de biens et de marchandises tout en constituant un ensemble. Par conséquent, être à l'initiative d'une élaboration, ne signifie pas être totalement partie prenante dans la mise en œuvre.

Dans notre rapport, nous soulignons deux questions : celle des délégations et celle de l'élargissement des compétences du STIF, pour l'amélioration globale de la région.

**Gabriel MASSOU** – À quel moment le CESR, en tant qu'Institution entrera dans le débat en donnant son avis sur la question institutionnelle ?

Pierre MOULIE – Nous rentrerons dans le débat en avril.

**Gabriel MASSOU** – En attendant avril, vous ne prendrez pas position ? D'ici là, le dossier sera peut être refermé. Nous sommes en plein débat sur cette question actuellement, de la région lle-de-France, jusqu'au Président de la République qui s'est exprimé sur la question institutionnelle en juin dernier.

**Isabelle DROCHON** – Nous ne pouvons pas prendre de position au nom du CESR sur la question institutionnelle car elle constitue encore un débat en interne. Néanmoins, je peux m'engager au nom des travaux de la commission.

Concernant les travaux généraux sur les affaires communautaires d'Île-de-France, nous avons constaté que le projet doit primer sur le mode d'organisation. Evidemment, le projet est plus aisé à mettre en œuvre dans les bassins de vie « naturels » que dans la zone dense.

Par ailleurs, nous avons constaté que l'idée d'un retard de l'Ile-de-France sur l'Intercommunalité est fausse. L'Ile-de-France est apte à travailler en intercommunalité même si nous devons étudier les

éléments à améliorer pour chaque compétence. Par exemple, dans le domaine économique nous avons noté un morcellement qui pourrait être une des causes de la perte de compétitivité en Ile-de-France.

A ce sujet, le CESR considère que la recherche de péréquation et de solidarité financière constitue un point positif qui ne remet pas en cause la compétitivité de la région.

Par conséquent est-ce que l'amélioration des compétences nécessite une nouvelle structure ? Ou est-ce que nous devons fonctionner avec un ensemble d'entités qui s'adaptent aux spécificités des territoires tels que la conférence métropolitaine, les syndicats, les associations, les établissements publics etc. ?

En d'autres termes, la spécificité du territoire peut-elle justifier une spécificité de solution ?

**Gabriel MASSOU** – Pensez-vous que nous sommes actuellement outillé en Ile-de-France pour mettre en œuvre le SDRIF ?

**Pierre MOULIE** – Nous avons constaté que le SDRIF ne fonctionnerait pas sans un mode de gouvernance spécifique et adapté. Aujourd'hui, les outils de pilotage qui existent ne nous paraissent pas suffisants et les échecs du SDRIF de 1994, nous ont démontré que nos faiblesses proviennent de la défaillance de notre outillage.

A ce propos, le CESR attend la position de la région lle-de-France sur la « boite à outil » à construire en amont du SDRIF pour créer un pilotage spécifique du schéma directeur.

Nous avons regardé avec intérêt les voies d'accès ouvertes par la réflexion sur le SDRIF en matière de faisceux. Nous avons constaté que les approches de la région ne doivent pas être concentriques. En effet, nous préconisons une approche matricielle qui découperait le territoire en une quinzaine de zones prenant en compte les bassins de vie. Enfin, nous devons vérifier si cette approche matricielle confirme ou non les bassins de vie que nous avons identifié sur le territoire régional.

Par ailleurs, nous sommes favorables à la mise en place de conférences territoriales, comme la conférence métropolitaine. Pour l'heure, ces conférences sont uniquement des outils de dialogue que nous voulons approfondir.

Nous sommes sur un chemin et nous apprenons à travailler ensemble mais nous devons aller plus loin et ce « plus loin » reste à définir.

**Pascale LE NEOUANNIC** – Je rappelle que je suis administratrice au STIF et conseillère régionale. J'ai suivi avec une grande attention vos rapports et vos dires et je m'interroge sur certains points que je souhaite vous exposer.

Aujourd'hui, nous sommes dans une logique de reconcentration, notamment en province où les structures se centralisent car la décentralisation des organisations, de bus d'un côté et des TER de l'autre, crée des dysfonctionnements.

A l'échelle de la Région Ile-de-France, les bassins de vie diffèrent totalement dans la grande et dans la petite couronne. Les effets de mise en réseaux locaux, décidés sans concertation comme à Antony, ont créé plus de frais de fonctionnement que de réalités.

Aujourd'hui, toutes les intercommunalités qui se constituent, disent qu'elles le font sur la base de projets mais nous sommes dans une situation dans laquelle les structures proposées ne sont pas forcement les mêmes.

Nous avons constaté une réelle interrogation financière par rapport à la mise en réseau des intercommunalités. Si vous décidez de renvoyer la prise de décision au niveau local, les inégalités risqueront de se creuser selon les territoires.

Ainsi, le STIF a mis en garde, dans sa problématique d'AOP, sur la pénalisation de la grande couronne à court terme.

Aujourd'hui, un certain nombre d'élus sont interrogatifs sur la conférence métropolitaine car cette structure intercommunale va encore contribuer à accroître la richesse économique sur une parcelle de territoire.

En parallèle, la problématique du logement est réelle car les habitats sont choisis à l'ouest et subi à l'est.

Par conséquent, comment peut on créer de la solidarité dans ce cadre et comment l'organise t-on dans la problématique d'intercommunalité qui se pose à Paris et dans la zone dense ?

**Daniel RABARDEL** – Tout d'abord, je souhaite souligner que la déconcentration et le renforcement du pllotage ne sont pas incompatibles. Par ailleurs, concernant, les disparités nous avons évoqué la forme contractuelle derrière laquelle nous devons définir des critères avec la participation de la collectivité.

Notons que le STIF ne peut répondre à certaines problématiques de déplacements de proximité car la vision régionale des déplacements ne peut inclure le traitement des problèmes dans leurs spécificités. Au contraire, nous devons trouver des éléments nécessaires dans le cadre contractuel sous la responsabilité du STIF pour répondre aux besoins.

Enfin, j'ajouterais que nos travaux préconisent moins un mode de fonctionnement que des pistes de réflexion.

**Joséphine COPPOLA -** Pour avoir participé à un débat autour de la Conférence Métropolitaine, je souhaite vous faire part du contenu des propos que j'ai entendu.

Si nous parvenons à faire en sorte que Paris et la petite couronne partagent ensemble un certain nombre de projets liés à des intérêts communs, la région sera plus libre pour se positionner sur son territoire afin d'éviter les inégalités entre la petite et la grande couronne.

En matière de gouvernance, j'ai noté les inquiétudes des citoyens sur les pertes d'identités locales de leurs communes. La gouvernance, quelque soit la forme qu'elle adoptera, devra prendre en compte ses inquiétudes.

Par ailleurs, le Conseil économique s'est prononcé à plusieurs reprises sur la fracture territoriale qui est indubitable en lle-de-France. Ce conseil a été le premier à préconiser, dès 1994, la création d'un établissement foncier régional. L'année dernière, nous nous sommes aussi prononcés sur une densification maîtrisée. La Région doit jouer un rôle sur cette densification qui ne doit pas toujours concernée les mêmes zones car tous les départements doivent apporter leurs contributions pour l'amélioration de la qualité de vie.

Enfin, concernant, la fiscalité et les inégalités de traitement des citoyens par rapport aux ressources locales, un élu a évoqué l'ouverture d'une conférence financière régionale pour une meilleure répartition des ressources locales.

**Isabelle DROCHON** – Nous partageons le projet d'un positionnement à l'échelle régionale pour lutter contre les inégalités de manière efficace. Quelque soit la taille que nous donnerons à la zone dense, sa structure ne sera pas autonome mais en interaction avec l'extérieur

Par ailleurs, nous saluons les regroupements d'intercommunalité autour du projet.

Aujourd'hui, nous devons considérer l'opportunité de regrouper l'ensemble des acteurs sur la construction d'un même projet.

**Jean-Paul PLANCHOU** – Nous vous remercions pour vos contributions même si elles sont parfois encore interrogatives, ce qui est normal à ce stade.

**Pierre MOULIE** – J'ai constaté que nous avons a peu près le même calendrier et par conséquent nous vous informerons dès que nous aurons précisé notre pensée.

**Jean-Paul PLANCHOU** – A présent, nous allons écouter le député-maire de Cachan Jean-Yves Le Bouillonnec. Auparavant, je rappelle à son intention que M. Le président de la République a prononcé un discours le 26 juin dernier à Roissy sur la réorganisation institutionnelle de la zone centre.

Les échanges entre l'Etat et la Région devraient aboutir dans le cadre d'un CIACT fin 2008. Nous avons déjà procédé à un certain nombre de rencontres, qui ont montré que la zone centre est variable et qu'elle devra s'inscrire dans un cadre plus large pour régler ses problèmes.

Pour parvenir à la mutualisation plus forte des ressources afin de régler les problèmes, la péréquation devra être plus forte entre la zone centre et les zones périphériques.

Nous sommes dans cette recherche qui prend en compte les diversités des sensibilités et qui apportera des conclusions ouvertes au printemps prochain.

La Conférence Métropolitaine s'efforce de cerner la création d'une institution particulière à cette zone centre et nous souhaitons le point de vue de M. le député-maire sur ce point.

Jean-Yves LE BOUILLONNEC – Tout d'abord, je souhaite préciser que je préside la conférence territoriale de la Vallée scientifique de la Bièvre qui a relevé le défi de l'organisation d'un territoire élargi.

La Vallée de la Bièvre regroupe, dans le Val-de-Marne et dans les Hauts-de-Seine 190 000 habitants et 18 communes. Ce territoire, identifié par la région, constitue ce que je nomme un espace « servant » de Paris, notamment à travers la création des infrastructures autoroutières.

En effet, six communes de la vallée ont une infrastructure de quartier créée par les tracés autoroutiers. Je précise ce point, car les élus de ce territoire sont fermement décidés à ne plus servir les intérêts, fussent-ils légitimes, de Paris, sans prendre en compte les attentes des habitants.

En soixante ans, les autoroutes, les établissements hospitaliers et les universités se sont installés sans consultation des collectivités mais en relation avec les besoins de la ville capitale.

Cette réalité a été évoquée par la Conférence Métropolitaine et par le Conseil régional dans la construction du schéma directeur.

L'action publique ne doit pas s'inscrire dans une stratégie de globalité mais dans son intégration au quotidien des acteurs de la vie publique. Par conséquent, nous devons inscrire cette réalité dans les débats de la gouvernance francilienne.

Par ailleurs, je souhaite souligner que les transformations qui vont être engendrées par nos travaux seront régies par la loi. En tant que parlementaire, j'ai compris pourquoi la structuration de la région lle-de-France était d'une extrême complexité. Ce n'est pas seulement parce que nous sommes inscrits dans le cadre de l'exécutif national mais aussi parce que nous avons le regard des autres régions.

Lorsque nous avons abordé le problème de la décentralisation au sein de mon groupe à l'Assemblée, j'ai porté la réflexion sur le logement en tentant de mettre en avant la spécificité de Paris et de la région lle-de-France.

Ma démarche consistait à refuser de plaquer les choses, compte-tenu du« mille feuille » francilien.

Néanmoins, lorsque nous avons proposé des amendements qui prévoyaient que la « compétence logement » soit revue dans sa dimension francilienne et que les structures de déploiement se fassent par convention, les premiers opposants ont été les collègues de province.

En effet, redoutant une stratégie de concentration, budgétaire, sur l'Ile-de-France. Par ailleurs, dans un deuxième niveau, nous avons constaté la concurrence départementale. Ainsi, la construction législative passera nécessairement par une pédagogie envers nos territoires mais aussi en direction de la Province.

En matière de logement les parlementaires n'ont de cesse de me rappeler à l'ordre car ils refusent de réfléchir à la problématique du logement dans le seul cadre francilien. Ainsi, lorsque que le débat sera posé en terme législatif sachez que la majorité des élus décideurs n'étant pas franciliens, nous devrons faire de la pédagogie.

Par ailleurs, ces enjeux posent aussi les problèmes des territoires et des compétences.

La proximité de la capitale suppose, pour un territoire, d'articuler ses compétences avec Paris. A l'inverse l'éloignement géographique de la ville rend la capitale plus opaque et engendre des difficultés de reconnaissance. Nous ne pouvons pas aborder les difficultés des territoires de la même manière selon qu'ils sont proches ou lointains de Paris. Notons que les zones de consensus peuvent se faire. Le seul mode de la Conférence métropolitaine montre qu'il peut y avoir des espaces de consensus sur certains enjeux. Mais en même temps, nous devons adopter une unique stratégie de réponse aux problématiques de l'Île-de-France qui tient compte de trois composants indissociables :

- L'intra-muros de Paris : la réponse au logement social de Paris et son développement économique ne peuvent pas se situer seulement dans l'intra muros.
- La première couronne : concernant la zone dense, les interpénétrations sont telles que les actions des communes interfèrent les unes sur les autres. Par exemple, le fait de changer un feu rouge d'un côté du périphérique a des conséquences qui rejaillissent de l'autre côté du périphérique. Le parc social de la Ville de Paris est très important dans la Petite Couronne.
- La Grande Couronne : actuellement, la contradiction de stratégies de la Grande Couronne répond à une contradiction de besoins. Elle ajoute à des difficultés locales ( par exemple, les habitants de la Vallée de la Bièvre sont obligés de passer par Paris pour se rendre à Créteil).

Ainsi, selon ces trois éléments, la stratégie de gouvernance doit appréhender la zone dense par une gestion quasi partagée. Pour terminer je tiens à porter la parole de la Vallée scientifique de la Bièvre inscrite dans une interlocution de territoire.

Le plus important pour Paris est l'existence d'une continuité d'agglomérations. Par exemple, les étudiants doivent vivre dans des lieux en cohérence géographique avec leurs universités. En effet, l'ensemble des élus a émis le souhait d'inscrire l'intérêt territorial dans une cohérence en terme de stratégie d'implantation du logement des étudiants mais aussi des chercheurs et des enseignants à travers un campus urbain. Je souligne que cette exigence passe nécessairement par l'idée d'une création d'espaces de débat commun et de gouvernance commune.

En outre, le stade de gouvernance devra être observé dans un contexte complexe « d'imbroglio » de compétences. Je précise que le problème de sa mise en place réside dans des réflexes traditionnels incrustés dans l'institutionnel français. Nous devons revoir notre méthode comme par exemple sur le modèle des *Lander* allemands où les différentes compétences s'emboîtent de façon hiérarchisée.

Les zones de consensus peuvent se faire. Le seul mode de la Conférence métropolitaine montre qu'il peut y avoir des espaces de consensus sur certains enjeux pour articuler des intérêts communs. Non pour constituer un pôle de décision, mais plutôt pour être être un espace dans lequel on vérifie que les actions mises en œuvre sont cohérentes avec la démarche globale.

Je prends pour exemple, la réalité de la loi sur le pôle de la Défense que je qualifie de scandaleuse. En effet, si cette loi avait du être étudiée au sein d'une instance régionale elle n'aurait pas existé.

Enfin, et c'est l'un des défis posés à l'intercommunalité, il faut préserver un lien entre décision et proximité. Ainsi, dans ma commune, nous constatons que le processus d'administration ntercommunale tend à se décrocher de nos administrations communales et nous sommes dans la difficulté de faire comprendre les intérêts des habitants à l'administration globale.

**Jean-Paul PLANCHOU** – Pour résumer l'intervention de M. Le député-Maire, je soulignerais trois points.

Premièrement, vos propos confirment que l'implication des populations et de leurs représentants est essentielle à la construction des projets. En effet, la question de la gouvernance est trop lourde de conséquences pour n'être traitée que par la législation et les acteurs institutionnels.

Vous avez également souligné l'interpénétration des problématiques dans la zone dense insérée dans le territoire de pertinence qui est celui de l'espace régional.

A partir de ces constats vous avez démontré la nécessité d'une grande inventivité fonctionnelle dans l'innovation de la répartition des compétences et de leur gestion plus que dans l'instauration de nouveaux pouvoirs qui s'accumulent.

Pascale LE NEOUANNIC – J'entends que la question de la structuration d'une intercommunalité parisienne, au sens de la densité, ne peut pas passer aujourd'hui par une structure qui aurait une forme lourde. La question qui émerge des contradictions du débat, s'inscrit d'une part dans l'aspiration aux moyens financiers de certains élus avec le souci de la perte d'identité. D'autre part, nous notons une volonté d'agir, souvent freinée par le mode coopération qui à tendance à bloquer les projets en cas de blocage de l'un des partenaires.

Ainsi, comment peut on mieux servir les concitoyens dans le cadre de la structure de la zone dense ?

**Jean-Yves LE BOUILLONNEC** – Je pense que notre premier enjeu est la création d'espaces de solution pour éviter les rapports de forces politiques.

A l'occasion du débat sur le SDRIF, nous avons constaté que nous avions des intérêts à partager. Les Maires ont évolué sur ce point car ils ont intégré la nécessité de travailler ensemble pour partager des intérêts communs.

Nous devons éviter que le débat se centre uniquement sur l'institutionnel sans quoi nos actions seraient vouées à l'échec. En effet, nous devons mettre fin à la construction de communautés d'agglomération basée sur les affinités politiques et rendues possibles par une loi à revoir. Il faut cesser les regroupements de villes riches autour de quelques communes préservées. Nous devons faire naître l'idée que nous partageons des objectifs communs et formaliser les enjeux qui s'imposent à tous.

L'aménagement territorial s'est déroulé sans re-questionnement des autres enjeux plus larges. Ainsi, nous devons mettre en place un contrôle de la cohérence des décisions particulières au sein d'enjeux globaux.

**François LABROILLE** – Je souhaite poser deux questions concernant votre intervention.

D'une part, dans le cadre de la réflexion sur la cohérence des décisions entre le global et le local, je voudrais connaître les défaillances dans l'existant. Quelles sont les procèdes qui marchent et ceux qui ne marchent pas ?

D'autre part, concernant les intercommunalités, je m'interroge sur la disproportion entre le poids démographique politique et symbolique parisien et le poids des autres collectivités.

En effet, L'expérience de Plaine commune est elle extrapolable ? Nous avons constaté que la création des espaces qui produisent de la cohérence suppose des intercommunalités puissantes.

Par ailleurs, vous avez évoqué la question des vraies et des fausses intercommunalités. Ainsi, à partir de ce constat mais aussi de votre expérience, quels sont les critères qui permettent à une intercommunalité d'être une vraie interlocutrice sur un territoire ?

Comment estimer qu'une intercommunalité est pertinente au niveaux du local et de la région ?

**Jean-Yves LE BOUILLONNEC** – Tout d'abord, je rappelle que les conditions dans lesquelles les départements de la première Couronne ont été réalisés, ont créé des fractures à l'intérieur des bassins de vie. Le niveau de problème est double :

Premièrement Paris a changé car aujourd'hui les banlieusards travaillent avec des mairies d'arrondissements de Paris. Cette réalité de reconnaissance de l'existence de l'autre est nouvelle et irréversible et elle émane d'une volonté politique.

Deuxièmement, nous devons créer un rééquilibrage des intercommunalités. Dans la Vallée de Bièvre, sept communes pèsent dans les débats dont les enjeux concernent la capitale, notamment sur les capacités d'accueil des étudiants. Ainsi, la matière du débat pose naturellement de repsener certains équilibres.

En outre, la réalité symbolique de Paris Intra-muros, induit que l'Etat centralisateur sera toujours présent dans les débats.

Concernant, les problèmes de gouvernance, notamment dans les problèmes de transport et de logement, les inégalités sont actuellement réelles.

Toute stratégie communale doit s'intégrer dans une stratégie plus large dans laquelle les maires participent. Mais les maires doivent contribuer, dans un espace de débat, à définir les outils stratégiques du changement de l'espace des territoires et non pas à se les faire imposer.

Ce travail doit se construire dans les règles de cohérence et d'égalité comme le respect de 30% de logements sociaux dans la Région, que le projet de SDRIF fixe comme horizon. Les concours financiers de la Région, notamment de Paris, doivent s'inscrire dans une cohérence globale.

**Guy BONNEAU** – Par rapport au débat de 2004 sur l'éventuelle compétence régionale sur le logement, je souligne que les conflits entre les départements et la région ont été conséquents.

Le fait que le SDRIF ait besoin de dispositifs spéciaux nous a conduit à envisager des moyens supplémentaires, notamment fiscaux, plutôt que des dotations supplémentaires. Ainsi, la réalité spécifique de l'Ile-de-France nécessite des dispositifs adaptés. Aujourd'hui il existe des outils de cohérence au niveau de la région comme le SDRIF.

Ainsi, quelles sont les réflexions qui peuvent exister à l'Assemblée Nationale sur les outils de mise en œuvre des décisions d'aménagement ? Par ailleurs, comment les décisions législatives peuvent elles modifier le droit actuel sur la reconstruction urbaine ?

**Jean-Yves LE BOUILLONNEC** – Je précise que les pressions de la Province viennent de la dimension financière. Ainsi, nous devons prendre des précautions pour que les territoires n'aient pas l'impression que le budget national se polarise sur l'Île-de-France.

Concernant le logement, nous avions suggéré que le préfet et la région portent un projet commun et que la loi leur permette de négocier ensemble selon les situations. Nous proposions que le Conseil régional de l'habitat mette en œuvre un schéma régional de l'habitat. Mais il existe une difficulté réelle concernant l'intervention de l'Etat, freinée par les incohérences de travail avec les logiques locales des maires. Ainsi, nous devons nous donner une définition de la cohérence et établir un outil qui nous permette de la mesurer pour avoir la possibilité d'agir.

Je note que les préconisations de la Commission ATTALI concernant le respect de la loi SRU par l'Etat existaient déjà dans la loi. Ainsi, le travail à accomplir n'est pas de voir ce qui est déjà dans la loi mais comment nous pouvons l'appliquer.

**Jean-Paul PLANCHOU** – Merci pour cet éclairage innovant qui encourage l'évolution de nos réflexions et je passe la parole à M. MARCOU.

**Gérard MARCOU** – Je vous remercie de m'avoir convié. Pour commencer, je souhaite rebondir sur deux réflexions introduites par M. LE BOUILLONNEC.

Tout d'abord je souhaite intervenir sur la prise en compte de l'exceptionnalité de l'Ile-de-France et des problèmes politiques qui en résultent dans les discussions parlementaires.

L'évolution législative portée depuis 1975 a démontré la volonté de rapprocher Paris et la Région du droit commun tout en considérant la spécificité de l'Île-de-France. Ce particularisme date du début de l'aménagement de Paris dans les années 1930.

Aujourd'hui, nous constatons que la vision de Paris, à travers la mondialisation se pense moins en terme de rééquilibrage que sur l'appui de son potentiel qui se traduit nécessairement par des

dispositifs particuliers. En revanche, la péréquation en terme de ressources doit être porté au niveau national, ce qui constitue un enjeu politique important.

Par ailleurs, sur le respect des règles qui tendent à rééquilibrer l'habitat, je rappelle que le code de l'urbanisme donne les moyens légaux de peser sur les décisions locales mais que ce contrôle est peu exercé. En effet, le préfet est un subordonné qui ne prend pas d'initiative sans l'impulsion du Gouvernement.

Enfin, je pense que la première difficulté des agglomérations est de concilier plusieurs échelles. Nous ne pouvons pas espérer traiter l'ensemble des problèmes au niveau d'une unité territoriale. Premièrement, la ville n'a plus de limite et la concentration urbaine ne rend pas pour autant caduques les communes. Le problème est donc de concilier différents niveaux en lle-de-France et nous disposons d'ores et déjà de certaines organisations structurantes comme le SDRIF et le STIF. Car nous savons que l'organisation des transports est un élément déterminant de la structuration et de la maîtrise de l'expansion des agglomérations.

En fait, le problème se situe plutôt à un niveau intermédiaire. Nous avons souvent entendu parler d'un retard concernant l'Ile-de-France sur l'intercommunalité. Pour ma part, je ne pense pas que l'Ile-de-France soit en retard, notamment car la région compte de nombreuses communes recoupées dans 24 agglomérations qui comptent 4 million d'habitants ce qui est considérable.

Le vide entre la région et la commune se rempli peu à peu grâce aux « plaques d'intercommunalité » (F. GODARD) qui renforcent la multipolarité. Aujourd'hui nous devons prendre en compte les structures intercommunales fortes dans nos réflexions sur le plan institutionnel.

Par ailleurs, notons que dans toutes les grandes agglomérations, une tension existe entre la couverture géographique et l'intégration institutionnelle, ce qui oblige à des compromis. Dans le cadre de l'Ile-de-France, la géographie suggère des structures différenciées entre la Région, les communes fondues dans le tissu urbain parisien limitrophe, et un ensemble plus diffus de 400 communes. Par conséquent, je pense que nous devons tenir compte de cette réalité pour penser à des solutions institutionnelles.

Sur le PDU et le STIF ; j'approuve ce qui a été dit au préalable de conserver une autorité centrale.

Sur le SDRIF, je pense que c'est un instrument puissant si nous l'utilisons comme l'implique l'article 151-1 Code de l'urbanisme.

Le SDRIF a une portée prescriptive et il s'impose aux documents d'urbanisme locaux avec pour seule limite de ne pas empiéter sur ce qui est dit par la loi. En outre, la prescription peut être plus forte sur les territoires qui ont des enjeux de développement majeurs et inversement. En revanche, dans la région parisienne, il manque des structures intermédiaires avec une consistance juridique car nous avons besoin de règles et des contraintes, les seules coopérations et concertations n'étant pas trop suffisantes.

Compte tenu du tissu d'intercommunalités développé à l'intérieur de l'Ile-de-France et des relations entre la Ville de Paris et les communes limitrophes, nous devrions réfléchir à des solutions souples comportant un degré d'engagement juridique sur l'exemple code général des collectivités territoriales.(L 5211-2). Cet article prévoit des ententes intercommunales qui peuvent aboutir à la définition d'accords pour la mise en oeuvre de projets communs. Ces décisions deviennent obligatoires quand elles sont ratifiées par les assemblées délibérantes concernées.

Nous pourrions donc donner une portée juridique à des contrats de projets entre Paris et les communes ou intercommunalités limitrophes pour une garantie de l'exécution et des financements des projets, ou aller plus loin, en imaginant la possibilité d'une communauté urbaine. Rien ne s'oppose juridiquement à ce que Paris participe à une communauté d'agglomération. Le problème est donc moins juridique que politique en raison des intercommunalités existantes.

**Jean-Paul PLANCHOU** – Merci pour votre intervention. Vous avez commencé par des structures intermédiaires de projets sous couverts d'une consistance juridique avant de conclure sur les problèmes de la communauté urbaine.

Pascale LE NEOUANNIC – Nous sommes tous interrogatifs sur la question de la prise en compte de la zone dense dans l'intercommunalité. Compte tenu du fait que la loi SRU n'est pas appliquée, quelle forme et quel cadre pourrait adopté cette structure? Par ailleurs, quelle méthode préconisez vous pour la mise en œuvre institutionnelle de cette structure?

**Gérard MARCOU** – Concernant l'application de la loi, ce sont les autorités politiques qui doivent s'impliquer. L'instrument juridique existe et par conséquent, les acteurs politiques doivent maîtriser son application.

Sur la guestion de la mise en œuvre, plusieurs scénarios sont concevables sur le plan institutionnel.

Compte tenu de la carte institutionnelle de l'Ile-de-France, il me semble que nous devons nous appuyer sur les structures qui existent et établir des coopérations entre la Ville de Paris et ses intercommunalités ou entre les intercommunalités. Sur ce plan les moyens juridiques existent mais ils sont faibles.

Le second scénario serait de créer une structure incluant Paris à une communauté urbaine, ce qui serait possible sans modification législative. Néanmoins, le déséquilibre entre Paris et les autres communautés rend cette solution difficile.

Enfin, un autre scénario serait que la loi prévoit un encadrement qui permettrait aux communes de récupérer des compétences. Néanmoins, les syndicats intercommunaux spécialisés ont déjà des structures techniques fortes que nous ne pouvons évincer. Par conséquent la substitution d'une formule plus intégrée à ces réseaux techniques me parait compliqué.

Ainsi, je pense que donner une force juridique à des projets déjà existants, sous forme d'entente intercommunale, pourrait être une solution viable et réalisable sans trop de délais.

**Marianne LOUIS** – Je remarque que vos propositions sont politiques car vous avez mentionné la nécessité du compromis entre l'intégration institutionnelle et de la couverture géographique. Ce compromis représente le cœur de la problématique qui se pose pour chaque fraction d'agglomération.

En revanche, sur les solutions institutionnelles, vous évoquiez le STIF qui a la particularité d'être son propre outil.

La question de la création d'un outil qui accompagnerait le SDRIF de façon institutionnelle se pose ainsi qu'un cadre législatif qui faciliterait ses actions.

Je regrette que la question des ressources et du partage des richesses à l'échelle nationale n'ait pas encore été abordée aujourd'hui. Le législateur doit intervenir pour utiliser les ressources, par exemple pour la mise en œuvre du SDRIF. Nous devons nous donner du temps pour étudier les effets du SDRIF et ne pas le condamner au bout de six mois d'action. De la même façon que les médicaments ont besoin de temps pour agir les effets du SDRIF ne peuvent être immédiats.

**Gérard MARCOU** – Evidemment, la question sur les moyens financiers accompagnateurs de l'outil SDRIF se pose. La coordination entre le SDRIF et le contrat de projet doit être négociée entre l'Etat et l'Ille-de-France.

Par ailleurs, notons que des contrats de projets existent entre l'Etat et des collectivités territoriales autres que la région, qui doivent être intégrés dans la négociation des moyens.

La question de la péréquation au sein du dispositif existant n'a pas donné les résultats attendus. En effet, à l'égard des zones défavorisées de la région il est difficile de s'en sortir avec les ressources de collectivités locales. Ainsi, outre les péréquations, nous nécessitons les ressources de l'Etat.

Je tiens à souligner que le contrat de projets doit être le cadre de cette négociation dont le contenu dépend de la force réglementaire du SDRIF. Cette réglementation pourra être utilisée par d'autres sujets de droit comme les collectivités ou les associations.

Pascale LE NEOUANNIC – Je m'interroge sur certains effets pour l'Ile-de-France de propositions préconisées par le rapport « LAMBERT». Il suggère, par exemple, de transférer les collèges à la Région.

Nous sommes dans une interrogation sur la suppression des départements qui semblent constituer un échelon de trop dans l'administration pour certains élus de droite et de gauche. Dans le même temps, la dernière loi de décentralisation de 2004 a donné la priorité des transferts de compétences aux départements.

Certains préconisent la suppression des départements au profit de structures régionales fortes à travers les intercommunalités. Pourtant, je note que la création d'un « Grand Paris » serait utile pour la zone dense mais problématique pour la Région dans sa capacité d'intervention et de redistribution quant aux inégalités.

**Gérard MARCOU** – Tout d'abord, je souligne que le pouvoir urbain et le pouvoir régional entretiennent toujours des rapports conflictuels sauf dans le cas où la Ville englobe la région comme c'est le cas à Berlin, Hambourg et Vienne.

Le problème se situe moins dans la suppression des Conseils généraux que dans l'organisation urbaine. En effet, la fragmentation de la grande agglomération est plus dommageable dans les zones urbaines que dans les zones peu urbanisées. Ainsi, je pense que nous avons besoin d'un vrai pouvoir d'agglomération.

Par ailleurs, je ne crois plus à la suppression du département dont le pouvoir est renforcé à chaque décision. Par ailleurs, le sens de l'action départementale varie selon les régions.

Je pense que nous devons aborder la question du rapport région/département par les fonctions et non par les institutions. Car si nous cherchons à répartir les compétences dans un niveau rationnel, les actions du département dépendront des problématiques propres à certains territoires.

**Lamia KAMAL-CHAOUI** – Tout d'abord, je souhaite rebondir sur les réflexions de M. MARCOU avant de présenter mes propres recherches.

Je pense que la question de la péréquation infra métropolitaine peut être dissociée de la péréquation à l'échelle nationale puisque leurs objectifs sont différents.

La coopération entre Paris et les communes limitrophes n'étant pas spontanée, par conséquent, nous devons nous interroger sur une éventuelle imposition de liens ou de mécanismes d'incitation structurants.

Par ailleurs, les contrats de projets sont limités dans le temps et peuvent donc prendre en compte la question de la dynamique des régions métropolitaines qui évolue dans le temps.

Je souligne que la question de la solution institutionnelle est difficile. En effet, pour imaginer une nouvelle forme de gouvernance, nous devons d'abord, déterminer nos objectifs de développements économiques, sociaux et environnementaux.

Pour débuter mon propos, je rappelle que l'objet de l'OCDE est de formuler des recommandations politiques aux gouvernements centraux. Nous avons un comité de développement des politiques territoriales avec différents pays.

Nous avons effectué un travail sur la compétitivité de 78 grandes métropoles de plus de 1.5 millions d'habitants en utilisant la même définition du périmètre. Notre objectif étant de déterminer la contribution des villes métropolitaines au développement économique des pays. Nous avons constaté que plus des 2 tiers des métropoles affichent des PIB et des niveaux d'emplois supérieurs à leur moyenne nationale.

Par ailleurs, nous avons également identifié d'autres tendances communes comme le paradoxe urbain puisque ces métropoles sont aussi les lieux de disparités sociales forts. Ainsi, plus les pays ont des développements importants, plus les villes connaissent de fortes disparités.

Par conséquent, la question de la pauvreté est une question urbaine que les maires doivent intégrer sous peine de voir la croissance freiner. Ainsi, cette étude montre que nous ne pouvons pas dissocier le développement économique, le développement social et le développement environnemental.

Ces différentes tendances montrent que l'implication des pouvoirs publics est nécessaire même dans les pays qui prônent le libre marché, pour financer des infrastructures et pour remédier aux apports négatifs qui se développent dans la communauté urbaine (pollution, pauvreté). Par exemple, la croissance de Madrid est liée à l'investissement conséquent des pouvoirs publics. En Asie, la croissance est liée à une volonté d'investissement des pouvoirs publics dans les transports. La notion de région métropolitaine n'est pas comprise partout de la même façon. En France, le lecture administrative reste très prégnante.

L'instauration d'une gouvernance pourrait favoriser le développement d'une économie d'échelle. En effet, la question des infrastructures ne peut pas être planifiée au niveau d'une ville qui représente seulement une petite partie de l'intercommunalité. Néanmoins, cette planification peut être construite de manière institutionnelle ou non institutionnelle.

Ce mode de réflexion n'est pas commun à tous pays. Certains réfléchissent davantage au mode d'intégration de tous les acteurs, dont le secteur privé, plus que sur l'institutionnel, au-delà de la seule approche institutionnelle.

Nous avons constaté qu'il n'existe pas un seul modèle universel de gouvernance. Il faut surtout identifier les objectifs et prendre en compte les dynamiques des territoires. Par exemple, à Mexico City, la région métropolitaine est située entre trois Etats, par conséquent, elle a besoin d'une réponse institutionnelle forte. En revanche, la fusion des 27 municipalités de la communauté municipale de Montréal a entraîné une crise politique lors du changement de gouvernement et a compliqué la structure institutionnelle de la région.

Sur la question de la légitimité, les américains disent souvent « Pas de pouvoir de taxation sans légitimité ». En effet, nous devons prendre en compte le cadre institutionnel de chaque pays car les solutions peuvent être différentes à l'intérieur d'un pays. Notre objectif est de donner des recommandations aux gouvernements centraux et de trouver des solutions de gouvernance à l'échelle métropolitaine, car les grandes villes sont des moteurs de la croissance. Ainsi, nous devons déterminer comment l'État peut intervenir pour favoriser l'émergence d'une solution appropriée.

En Turquie et en Corée, l'Etat est intervenu par le biais d'une loi promulguée de manière unilatérale imposant la fusion des communes adjacentes. Néanmoins, nous constatons qu'il existe d'autres lois sous forme de collaboration volontaire, par l'incitation.

En Finlande, les maires des quatre communes du centre qui refusaient de coopérer ont été menacées d'une loi leur obligeant d'arriver à des compromis. Dans une moindre mesure, les outils d'incitation comme contrat de projets sont de plus en plus utilisées aux USA et au Canada.

Pour finir, je rappelle que l'on trouve près de 1300 communes sur le territoire de la région parisienne, ce qui représente un cas unique de fragmentation institutionnelle parmi les pays de l'OCDE.

**Christian LEFEVRE** – Tout d'abord, je précise que je tiendrais des propos différents de Mme KAMAL et je soulèverai quatre points :

• La place de la ville centre dans le système politico institutionnel métropolitain.

Tout d'abord, notons que chaque capitale à un statut institutionnel spécial comme à Londres, Tokyo, Berlin, Mexico, Madrid etc.

Sur la place de la ville dans le système politico institutionnel, les relations avec les collectivités locales sont souvent conflictuelles. Par exemple ; New York a des relations détestables avec son Etat. A Madrid, il existe des conflits entre la ville centre et la Région. A Londres, il existe une relation tendue entre le GLA et les boroughs. Pour autant, ces relations conflictuelles n'empêchent pas le tissage de

coopérations, qu'elles soient sectorielles (Milan), de planification (Randstadt) ou de type conférences métropolitaines.

 La place de l'Etat dans les métropoles, a fortiori quand ce sont des capitales, est très importante et prend des formes diverses.

La présence de l'Etat se constate à travers les structures déconcentrées comme les préfectures à Londres mais aussi par ses énormes ressources financières. Avec souvent, des objectifs de rééquilibrages (cf New-York et Tokyo). Par exemple, au Japon, les acteurs politiques voulaient la délocalisation des fonctions de la Capitale en dehors de TOKYO pour décongestionner la ville mais le projet a échoué. En outre, à New York, nous avons constaté la volonté des politiques de développer le nord de l'Etat.

• Les relations entre acteurs économiques et les institutions politiques.

En France, mais aussi dans les autres pays, j'ai souvent le sentiment que ce sujet est tabou. Le système de gouvernance doit inclure les acteurs sociaux et économiques et pas seulement les politiques qui participent aux actions. Sur ce point, je souhaite vous présenter quatre cas de figure :

1/La métropole madrilène qui a développé un système de « méso corporatisme ». En effet, la région copilote une partie des politiques avec des structures représentatives des milieu économiques et des syndicats.

2/A Londres, nous constatons l'existence d'un partenariat public/privée à « l'anglaise ». En effet, l'Agence de développement de promotion de Londres est contrôlée en grande partie par les entreprises, ce qui serait impensable en lle-de-France.

3/A New York, les gouverneurs nomment des représentants des milieux économiques aux postes administratifs. Je précise que le maire en personne est un homme d'affaire.

4/Enfin, à Turin, une grande conférence métropolitaine a été crée en partenariat avec des acteurs économiques qui dialoguent avec les acteurs politiques pour mener des actions.

La question de l'échelle métropolitaine

Pour l'heure, il n'existe pas de définition internationale de la région métropolitaine mais notons un certain nombre d'exemples de prise en compte du territoire métropolitain. Par exemple, pour des raisons, la région autonome de Madrid couvre le territoire de la métropole. Par ailleurs, de nombreuses villes centre possèdent des entreprises et desservent les villes alentours dans une gestion technique et non politique (exemple de Rome).

De façon globale, hors services techniques, les tentatives de fusion institutionnelle à large périmètre ont été des échecs (Berlin, Randstadt). Ainsi, le périmètre institutionnel coïncide faiblement avec la géographie : le Grand Londres ne recouvre que la moitié de l'agglomération, Tokyo un tiers.

Pour conclure, je souhaite souligner que l'Ile-de-France n'est pas exceptionnelle car toutes les villes sont complexes dans leur système institutionnel, notamment à Londres. L'Ile-de-France doit se décomplexée car la complexité de son système reflète celle du monde réel.

Par ailleurs, je pense que le problème de la gouvernance n'est pas institutionnel. En revanche, l'Ille-de-France a un problème de régulation entre ses acteurs politiques, car son territoire n'arrive pas à produire des actions politiques collectives. La régulation est aussi un problème de leadership entre la Région et la Ville de Paris, notamment dans les tentatives du maire de Paris de contrôler l'espace du cœur d'agglomération. Par conséquent, la tendance générale est au morcellement politique de l'Ille-de-France, ce qui nécessité la création de dispositifs de mise en débat durable. Ensuite, notons qu'il n'existe pas de régulation entre les acteurs économiques, dont les milieux sont fragmentés, et les acteurs politiques. C'est pourquoi nous devons inciter les acteurs économiques à se structurer pour devenir de réels interlocuteurs.

Ainsi, la question institutionnelle ne doit pas être posée au préalable mais elle pourra intervenir après les négociations comme le résultat d'un processus.

**Guy BONNEAU** – D'une part, je suis dubitatif sur un projet précédant la structure. Par ailleurs, je voudrais connaître votre sentiment sur la pertinence des lois VOYNET/CHEVENEMENT qui regrouperaient à mon sens, certains points que vous avez évoqués.

**Christian LEFEVRE** – Les institutions produisent et structurent des comportements politiques. En ce sens, elles sont utiles pour penser la question institutionnelle.

Les lois que vous évoquez concernent deux ministères différents sur l'intervention des projets et l'implication des forces économiques. Les conseils de développement sont de nature différente selon les cas et les différences de comportements entre le milieu politique et économique ne sont pas favorables à des mises en relation étroite. Mais, en effet, nous pouvons utiliser ces deux lois pour expliquer ce que sont la gouvernance et le gouvernement.

**Jean-Paul PLANCHOU** – Merci à tous pour vos contributions, nous nous retrouverons en janvier pour la suite de nos travaux.

La séance est levée à 13h10.

# **SEANCE DU 10 JANVIER 2008**

## **Etaient présents:**

M. Guy BONNEAU- M. François LABROILLE - Mme Pascale LE NEOUANNIC - Mme Marianne LOUIS - Mme Christine MAME (représente M. Roger KAROUTCHI) - M. Gabriel MASSOU - M. Claude PERNES - M. Jean-Paul PLANCHOU- Mme Christine REVAULT-D'ALLONNES - M. Guillaume VUILLETET

### Etaient excusés ou absents :

M. Guillaume BALAS – M. Martial BILD– Mme Catherine CANDELIER – Mme Véronique CARANTOIS – Mme Elisabeth DE FRESQUET – M. Antoine DUPIN – Mme Francine GUILLAUME – Mme Anne HIDALGO – M. Roger KAROUTCHI – M. Jean-François LAMOUR

# Participaient également à la réunion :

Mme AZEMA, conseillère technique, cabinet du président

Mme DUSSART, groupe Les Verts MIle EYMARD, groupe Les Verts M. GAUSSEN, groupe PS Mme PROUST, groupe PS

M.LACOSTE, Directeur général adjoint délégué à la stratégie et au développement, IAURIF M.CHAUVEL, <u>Département Démographie - Habitat - Equipement et gestion locale</u>, <u>Etudes financières et gestion locale</u>, IAURIF Mme MANCRET-TAYLOR, Directrice Mission SDRIF, UAD

M. Jean-Raymond FRADIN, Région Ile-de-France, Directeur Routes et circulations douces

M. Francis ROL-TANGUY, CGPC (Conseil général des Ponts et Chaussées)

M. Jean-Jacques JEGOU, Sénateur Maire Vice-président Communauté d'agglomération Haut-Val-de-Marne

M. Alain MEYERE, IAURIF, directeurs des transports

M.LIENARD, chargé mission, Mission SDRIF, UAD

Jean-Paul PLANCHOU — Je propose que nous commencions par la fin de l'ordre du jour. Je vous souhaite tout de même mes meilleurs vœux pour cette année 2008. Je souhaite aussi à la Commission un aboutissement fructueux dans son travail pour le printemps prochain. Je vous signale d'ailleurs que, dans l'emploi du temps et l'ordre des réunions qui vous ont été proposés précédemment, il est prévu, au début du mois de février, une réunion qui consistera, sous votre houlette, à effectuer la synthèse des thématiques et des grandes idées qui auront été présentées par les uns et par les autres.

Il s'agira d'une première réaction de notre part dont pourront profiter les rédacteurs en charge d'établir le projet de rapport. De cette sorte, notre équipe de techniciens - que je remercie beaucoup pour sa diligence et sa compétence – pourra nous faire une proposition de projet de rapport d'ici un mois et demi ou deux mois. Nous aurons la possibilité, au mois d'avril prochain, d'en débattre. L'objectif est que nous puissions présenter, dès le printemps, un texte avec des scenarii en nombre limité. Je perçois bien, au sein de la Commission et dans d'autres instances, qu'il peut y avoir plusieurs approches.

Comme il a été indiqué, la présente Commission est une commission exploratoire. Elle n'est pas là pour imposer un scénario *a priori*. Tant mieux si nous sommes d'accord sur un scénario. Mais nous ne sommes là que pour faire valoir des scenarii. Comme nous le savons – et nous y reviendrons –, ces scenarii sont destinées à être plus complémentaires que supplémentaires. Il peut y avoir plusieurs scenarii et une complémentarité des propositions. Voilà pour l'avenir!

Nous avions prévu, pour cette réunion, d'auditionner Monsieur VALLS. Mais il n'a pu être parmi nous ce matin. Monsieur JEGOU est un peu en retard mais devrait nous rejoindre assez rapidement. Quand il sera là, nous lui donnerons la parole avec un très grand plaisir. Nous avions prévu, outre ces deux auditions, d'aborder le thème des transports, avec un certain nombre de personnes qui vont nous rejoindre ou nous ont déjà rejoints.

Par rapport à la problématique des transports, et pas seulement celle des transports publics, la mission de la Commission est de savoir à quoi peut correspondre la zone centrale, en regard de ce qu'elle est aujourd'hui, ceci pour quelque structure et quelque organisation que ce soit et en fonction de l'analyse de la carte administrative que nous connaissons. Le secteur des transports a-t-il besoin d'une réorganisation structurelle ? Telle est bien la question qui nous est posée, me semble-t-il. Je donne la parole à Monsieur LACOSTE.

**Gérard LACOSTE, IAURIF** – Je souhaitais juste préciser que, pour aborder la question telle que vous venez de la résumer, nous avions décidé de faire appel à trois personnes. L'organisation de la séance avait été conçue afin que les interventions débutent à partir de 11 heures.

Les personnes qui doivent intervenir sont les suivantes :

Alain MEYERE. Il est le Directeur du Service des transports et des infrastructures à l'IAURIF. Il prendra la parole en premier.

- Il doit intervenir avec Jean-Raymond FRADIN, des services de la Région Ile-de-France, qui va nous rejoindre d'un moment à l'autre.
- La troisième personne qui doit intervenir et ne peut venir qu'un peu plus tard est Francis ROL-TANGUY, ancien DRE et membre du Conseil Général des Ponts et Chaussées. Il complétera les propos tenus et mettra en perspective un certain nombre de questions.

Je passe donc la parole à Monsieur MEYERE dont les propos seront complétés par ceux de ses collègues quand ils nous auront rejoints.

**Alain MEYERE, IAURIF** – Je vais faire un exposé en quatre parties. Au cours de la première partie, nous allons étudier les territoires des déplacements pour répondre à la question suivante : qu'est-ce que l'analyse des déplacements nous dit en termes de territoire ?

Dès maintenant, il est possible de signaler que deux territoires se dessinent assez nettement au sein de l'Île-de-France, parmi lesquels se trouve un territoire central.

Il faut également s'interroger sur ce que l'observation de l'offre des transports collectifs nous apprend. Cette observation nous montre aussi qu'il existe deux territoires qui ne sont pas les mêmes. Nous distinguons Paris et le reste de l'Ile-de-France. En termes de gouvernance, l'analyse que nous avons menée avec Jean-Raymond FRADIN nous apprend, en premier lieu, que l'Etat est très présent, contrairement à ce que nous pouvons penser. Elle nous apprend également que le principal besoin identifiable consiste à donner une cohérence à l'ensemble en obtenant une meilleure articulation entre le niveau régional et le niveau communal. Beaucoup de compétences en rapport avec les transports et les déplacements se trouvent à ces niveaux. Cette situation est à comparer avec ce qui se passe à l'étranger, à savoir à Londres et Berlin où un certain nombre de choses existantes peuvent nous aider à réfléchir. C'est sur cela que va porter mon exposé à partir de maintenant.

Dans un premier temps, l'exercice mené a représenté un exercice technique, aveugle. Il ne connaît pas les structures administratives. Il ne connaît que les communes. Il s'agit de prendre les informations recueillies par le biais du recensement sur les déplacements domicile-travail au sein de l'Ile-de-France et en direction de Paris. Les communes sont regroupées par affinités, selon la densité des échanges qu'elles entretiennent. Ce qui apparaît à l'issue de cet exercice – et ce que la carte vous présente - est qu'en périphérie de la région, des bassins de vie relativement autonomes prospèrent. Ils échangent peu au-delà de leurs limites avec d'autres bassins de vie.

Quand nous nous penchons sur la partie centrale, nous constatons que celle-ci a une forme curieuse. Elle ne ressemble pas à ce que nous avons d'habitude en tête, soit à un cercle autour de Paris. Des bassins de vie se recoupent sans cesse. C'est pour cela que j'emploie l'expression de multi-centrisme plutôt que celle de polycentrisme. C'est dans cette partie que se trouvent un certain nombre de centres secondaires connus de tous, à savoir Nanterre, Saint-Denis, etc. Il ne s'agit pas de dire que ces centres secondaires n'existent pas, mais qu'ils se recouvrent les uns les autres. Voilà ce que nous montre une première analyse : elle ne connaît pas les départements, ni les autres regroupements communaux.

Sur cette carte de l'Ile-de-France, des bassins de vie de périphérie apparaissent assez nettement, au centre d'entre eux se trouvant un territoire, le territoire du centre de l'agglomération au sein duquel les bassins de vie ne sont pas très autonomes, étant reliés par des échanges multiples. Ailleurs, sur la carte, les bassins de vie bénéficient d'une relative autonomie.

L'étude des grands flux de déplacements à travers un autre prisme, celui du découpage morphologique utilisé pour le SDRIF, permet de distinguer nettement Paris, le cœur de l'agglomération, l'agglomération centrale. Il y a des échanges très importants entre ces espaces marron, rouge et rose: Paris, le cœur de l'agglomération et l'agglomération centrale. Nous constatons, à l'opposé, un plus faible taux d'échanges avec les autres agglomérations et l'espace rural. Aussi le cœur d'agglomération, de l'agglomération centrale, a une forme quelque peu différente de la précédente. Voilà ce qui résulte de l'enquête que j'ai menée.

Poursuivons l'étude en examinant l'offre de transports collectifs. Cette offre fait apparaître deux territoires assez différents, séparés par une frontière qui n'est pas la même que celle observée précédemment. La frontière représente ici le périphérique. La couverture de Paris par les réseaux ferrés est deux fois supérieure à celle de la proche couronne, comme il est possible de le remarquer sur la présente carte. En positionnant des cercles autour des stations de métro, de RER, de tramways – cercles dont l'importance est variable selon la nature du réseau – il apparaît que Paris est entièrement couvert par les réseaux ferrés ; ce qui n'est pas du tout le cas du Val-de-Marne, de la Seine-Saint-Denis et des Hauts-de-Seine.

Ce qui distingue Paris du reste de la région réside dans le maillage du réseau ferré, lequel détermine si nous pouvons nous rendre d'un endroit précis vers de nombreuses autres directions. Pour ce qui concerne la périphérie de Paris, le choix est restreint. Les Franciliens se déplacent selon un schéma radial, aussi bien vers Paris que vers ses couronnes. La quasi-totalité du maillage du réseau ferré se situe à Paris : 65 stations de métro qui sont en correspondance sur 69 sont à Paris. Il en va de même pour 16 des 27 stations de RER qui sont en correspondance. L'accessibilité territoriale dans Paris est, au total, deux à trois fois supérieure à celle de la proche couronne. Sur la présente carte, plus le violet s'assombrit, plus l'accessibilité est conséquente. La surface de Paris est donc très bien desservie. En revanche, plus nous nous éloignons de Paris, plus il est difficile de se déplacer sur une importante surface dans un temps donné en utilisant les transports collectifs. Le découpage par l'offre n'est donc pas du tout semblable au découpage précédemment observé et opéré en fonction des déplacements.

Je présente maintenant la partie relative aux réseaux de transport et à leurs fonctions. Il est possible de distinguer, dans un premier temps, les réseaux magistraux. Ils concernent les déplacements de longue distance, les réseaux d'intérêt régional ou traversant la région. Les autoroutes et les voies rapides représentent 800 kilomètres, 21 Mds de véhicules par kilomètre et par an et 29 Mds de voyageurs par kilomètre et par an. Le réseau ferroviaire et le métro constituent 1 755 kilomètres de voies. Le nombre de véhicules par kilomètre est moins élevé mais les véhicules ont beaucoup plus de capacité. Il y a en tout état de cause 12,5 Mds de voyageurs par kilomètre. Les réseaux routiers concentrent donc 70 % des déplacements, les 30 % restants se trouvant sur les réseaux ferroviaires et le métro. Voilà pour les réseaux magistraux !

Pour ce qui concerne les réseaux ordinaires, soit la voirie banale éventuellement exploitée en site propre, 94% des modes de déplacement individuels utilisent des voies ordinaires. La part des bus et tramways occupant la voirie ordinaire est beaucoup plus faible. Cependant, leur efficacité est telle que leur importance en termes de déplacements est beaucoup plus conséquente.

Le problème de la gouvernance est moins simple qu'il n'y paraît. L'Etat est en effet toujours présent au sein du système de transports collectifs. Si le STIF est aujourd'hui dans les mains des collectivités locales, la RATP et la SNCF assurent 90 % de l'exploitation des transports collectifs. Or ces entreprises représentent des EPIC (Etablissements Publics Industriels et Commerciaux), appartiennent à l'Etat. Les infrastructures ferroviaires utilisées par la SNCF font partie du réseau ferré national, géré par Réseau Ferré de France. Cela revient à dire que des arbitrages restent à prendre pour déterminer les modalités d'utilisation du réseau pour les services grandes lignes et les services d'Ile-de-France, ainsi que pour le service voyageur et le service dédié aux marchandises. Le cas de l'interconnexion Sud des TGV est illustratif de ces problématiques. La RATP est enfin propriétaire d'une partie importante des installations et des infrastructures qu'elle utilise. L'Etat est donc très présent dans le domaine des transports en Ile-de-France.

Voyons maintenant les déplacements routiers. L'Etat reste compétent pour fixer les règles de circulation et de stationnement, afin de prendre en compte les conditions de circulation propres à l'agglomération parisienne et de l'Ile-de-France. Cela permet d'assurer la continuité des grands itinéraires nationaux et internationaux. L'acteur étatique agit par le biais des préfets de police et des sous-préfets. Le réseau routier de la région, qui représente 810 kilomètres, est donc géré par l'Etat à travers la DREIF, la Direction du réseau routier départementale de la région Ile-de-France. Le réseau régional constitue en effet une partie conséquente du réseau d'intérêt national. L'Etat organise donc significativement la circulation régionale.

A l'autre bout de la chaîne se trouvent les compétences communales, importantes en termes de gestion des déplacements. Elles sont liées au pouvoir de police des maires. Ces derniers définissent les sens uniques, le stationnement, le partage de la voirie. Ce pouvoir ne peut faire l'objet de délégation. Il peut se trouver à l'origine d'incohérences entre une commune et sa voisine, notamment en termes de stationnement en petite couronne. Ces compétences communales sont au cœur de l'articulation transports-urbanisme. Ce sont en effet les communes qui fixent les ordres de stationnement dans les PLU pour les nouveaux bâtiments d'activité ou de logement. Elles ont un rôle d'urbanisme opérationnel et d'aménagement des espaces publics afin, notamment, de tirer partie de la création des nouvelles infrastructures. De telles compétences peuvent, par exemple, être utilisées dans des cas semblables à celui de l'Arc Express. La question qui se pose pour ce projet est de savoir s'il est susceptible de dynamiser le développement en proche couronne. Les communes et les intercommunalités seront alors en première ligne.

C'est la loi qui a créé les autorités organisatrices de proximité, les AOP. Le STIF est la seule de ces autorités organisatrices qui ne soit pas strictement communale ou pluri-communale. Cela tient sans

doute au nombre important de communes que comporte la région. Les AOP sont susceptibles de recevoir délégation de la part du STIF pour l'organisation de services locaux de transports. D'autres éléments qui relèvent du STIF ne peuvent pas faire l'objet de délégations, par exemple ce qui touche à la tarification. Les intercommunalités qui ont élaboré un plan local de déplacement et qui participent au financement du plan de desserte locale ont, *a priori*, vocation à devenir des AOP, sous réserve d'en faire la demande. C'est le STIF qui en décide en dernier ressort. Interrogeons-nous : la Ville de Paris, qui a adopté un PDP, est-elle une autorité de proximité comme une autre ? La question se pose du fait du poids démographique de cette commune-département et de la place qu'elle occupe au sein de l'administration du STIF.

Je vous propose maintenant de porter un regard sur ce qui se fait ailleurs.

La coopération communale reste une spécificité française. Je me rappelle que, lorsque l'Europe était plus réduite, il était coutume de dire que la moitié des communes européennes se trouvaient en France. Une commune française représente environ 1 700 habitants. En Allemagne, pays plus peuplé, le nombre des communes est presque trois fois moindre. Chacune compte 6 000 habitants en moyenne. Le Royaume-Uni se trouve complètement à l'autre bout du spectre. Une commune, c'est-à-dire une entité de base, y représente plus de 100 000 habitants. La question de la coopération intercommunale - avec tous ces montages qui ont été inventés en France et qui sont désignés sous les termes de syndicats, de syndicats mixtes, de districts, de communautés de communes – n'existe pas ailleurs. C'est l'une de nos spécificités.

En Allemagne, les Verkehrsverbund ont été à l'origine de la politique nationale des transports. Il s'agissait d'organes techniques de coordination entre les entreprises publiques de transport qui étaient susceptibles d'intervenir sur le territoire d'une agglomération. A cette époque, ce n'était généralement pas le problème de la coopération entre plusieurs collectivités qui se posait, mais celui de la coopération entre différentes entreprises : les entreprises ferroviaires, les entreprises en charge du métro ou la Poste fédérale, laquelle assurait aussi des services de transports collectifs. L'enjeu était donc la coordination entre ces différentes entreprises.

Le premier Verkehrsverbund apparaît en 1965 à Hambourg. Comme Berlin et Brême, cette ville présente la particularité d'être à la fois une commune, une ville et un Etat fédéré. Le *Verkhers Verbund* apparaît sous la forme d'un groupement d'intérêt économique (GIE) ou de filiales communes, un modèle qui va se répandre dans toute l'Allemagne. Cela répond à une nécessité, notamment celle d'avoir une coordination des horaires et des offres tarifaires.

A la fin des années 90, pour se préparer aux nouveaux règlements européens, les *Verkehrsverbund* évoluent vers un statut et un rôle plus politiques : *exit* les entreprises. Les collectivités deviennent les principaux acteurs de ces communautés de transport. L'organisation qui prédomine donc aujourd'hui est un organe de coopération entre les collectivités qui associe la ville centre, les villes et cantons de la périphérie et, très souvent, le *Land*, l'Etat fédéré. Cette structure ressemble quelque peu à un syndicat mixte dont la vocation serait le transport.

Regardons Berlin et comparons la situation de cette collectivité avec celle de l'Ile-de-France. Pour cette dernière, le territoire du STIF est celui de la région capitale. Le territoire de Berlin est pris en charge dans le cadre du *Verkhers* Berlin-Brandebourg. Le *Land* de Berlin n'est donc pas seul responsable du réseau. Il l'est avec le *Land* du Brandebourg. Depuis la chute du Mur et la réunification allemande, la majorité des responsables politiques a des velléités d'unification pour le *Land de* Berlin et celui du Brandebourg. Un référendum s'est tenu à la fin des années 90 à ce sujet. Il fut un échec pour ceux qui souhaitaient la fusion. Les transports constituent donc aujourd'hui le seul terrain de coopération fort entre les deux *Lands*. Nous avons là un territoire qui est celui d'une régioncapitale étendue, deux fois et demie plus important que celui du STIF et presque deux fois moins peuplé. A Berlin, c'est donc une vision géographiquement large qui s'est imposée pour gérer les transports. Les compétences du *Verkhers* sont ici très semblables à celles du STIF.

En Angleterre, le découpage communal est beaucoup moins fin que celui que nous observons en France. Jusqu'en 1985, les sept agglomérations les plus importantes et le Grand Londres étaient constitués en comtés métropolitains. Ces comtés métropolitains sont Liverpool, Manchester, Birmingham. Ces entités disposaient de compétences analogues à celles de nos communautés urbaines. Elles étaient administrées par un conseil élu au suffrage universel direct.

Elles sont abolies en 1985. Toutes les compétences des comtés sauf une sont transférées à l'échelon inférieur, celui des districts. La compétence des transports collectifs reste en effet gérée à l'échelle géographique la plus large. Aujourd'hui, chacune de ces grandes agglomérations dispose d'un PTA – Passenger transport authority -, qui est une autorité politique composée d'élus prenant les décisions. Il est assisté d'un PTE – Passenger transport executive -, organe technique autonome qui travaille pour le PTA.

En examinant la situation de Londres et en portant les choses à la même échelle, il est possible de constater que *Transport for London* est comparable au STIF. Son territoire est celui de la région-capitale, *Greater London*. Ce territoire est beaucoup moins étendu que celui de l'Ile-de-France, à savoir sept fois moins. Il représente 1 580 km². Sa population est de 7 millions d'habitants. J'ai fait apparaître sur la carte les quatre premières zones de la carte orange. Lorsque nous comparons le *Greater London* et l'Ile-de-France, il ne faut jamais oublier que nous ne comparons pas les mêmes territoires, sauf à considérer les quatre premières zones de l'Ile-de-France par rapport au *Greater London*. Sur un territoire plus réduit que celui de notre agglomération d'Ile-de-France, Londres est la seule métropole d'un pays développé dont l'autorité en charge de la compétence « transport » ne couvre pas la totalité du bassin de déplacement. Il s'agit de l'exception londonienne.

Le *Transport for London* dispose cependant d'attributions inconnues au STIF. Je pense que vous en avez déjà entendu parler. Elles renvoient à la régulation de l'offre de taxis comme à la possibilité d'implanter un péage de circulation. Sa compétence en matière de transports collectifs reste cependant incomplète : les trains de banlieue relèvent, sauf exception, du Ministère des Transports qui attribue les droits d'exploitation, les franchises. Il associe certes à sa décision les représentants du *Greater London*, mais c'est néanmoins lui qui décide.

Au-delà des projets particuliers, les préoccupations du moment concernant les transports à Londres renvoient à la volonté de bâtir une compétence complète en matière de transports collectifs. Cette situation implique, de la part du Ministère des Transports, le transfert de certaines compétences ferroviaires. Il s'agit de cette façon de constituer ce qui est appelé à Londres le *London Overground*, désigné ainsi par référence au métro, le *London Underground*, le réseau ferroviaire lourd de surface.

Cette volonté de bâtir une compétence complète en matière de transports collectifs se traduit par un certain nombre de projets encore dans les cartons ou qui vont voir le jour bientôt. Nous pouvons ainsi signaler le projet *Orbitrail*, rocade ferroviaire qui serait un peu plus éloignée que le périphérique. Il y a également *Crossrail* ou *Thameslink*, les RER commandés depuis un certain nombre d'années et dont la mise en place a pris du retard. Si *Crossrail* fait penser au RER A, *Thameslink* se rapproche du RER B.

La deuxième préoccupation du moment à Londres est de récupérer une part plus importante de fiscalité locale directe. Elle est aujourd'hui perçue par l'Etat qui la redistribue au niveau local en fonction d'un certain nombre de critères tels que la population et les besoins de cette population. Une enquête a été menée à Londres par Monsieur LIONS, chargé d'une mission sur la fiscalité. Depuis ce rapport, la position du Grand Londres a été de souligner qu'un certain nombre d'investissements auxquels il procède se traduit par une augmentation de la richesse locale et du dynamisme économique. Le *Greater London* estime qu'il ne récupère pas les dividendes de ses investissements. Ses dirigeants estime qu'une part plus importante du *National Non-Domestic Rate* - un impôt sur les entreprises-, devrait revenir à leur entité ainsi qu'à *Transport of London*. Je vous remercie.

Jean-Paul PLANCHOU – Merci beaucoup. Nous gardons tout ce que vous avez dit en tête si vous le voulez bien, comme je l'ai précisé tout à l'heure avant l'arrivée de Monsieur JEGOU. Je le remercie d'être parmi nous et je lui souhaite une bonne année. Sa vision et ses responsabilités intercommunales nous permettront de compléter nos informations et notre approche de la question. En tant qu'élu de la première couronne, il est très directement concerné par le projet consistant à apporter une structuration nouvelle à ce que nous appelons la zone centre de l'Ille-de-France.

La question que nous nous sommes souvent posée est relative aux problématiques spécifiques de cette zone centre. Nous savons que les territoires de solidarité et de réduction des inégalités - les territoires pertinents pour une péréquation efficace - sont plus vastes et plus larges que le territoire central. Nous savons parfaitement que la politique de notre institution est orientée vers la réduction

des disparités qui apparaissent parfaitement au travers des polycentrismes extérieurs (c'est une manière polie de signifier qu'il serait utile d'avoir des polycentrismes plus larges).

Nous sommes conscients de la sensibilité de cette question. Nous savons que les solidarités se construisent à une échelle plus large. Nous sommes donc bien évidemment très ouverts pour améliorer la gouvernance et apporter une meilleure organisation des pouvoirs, si tant est, bien sûr, que ce changement apporte une efficacité supplémentaire en résolvant un certain nombre de problèmes. Parmi ces problèmes, nous trouvons ceux qui sont abordés par la Conférence métropolitaine, tels que le logement ou le transport.

Voilà l'état d'esprit dans lequel nous abordons cette question et nous vous remercions d'être parmi nous pour nous apporter quelques éclairages. Monsieur JEGOU, je vous donne la parole.

**Monsieur JEGOU** – Je ne suis pas sûr d'apporter forcément de nouvelles idées. Je vous fais part d'abord de tous mes vœux pour l'année 2008, notamment aux collègues de l'Est parisien.

Je crois que nous devons faire preuve de beaucoup d'humilité lorsque nous prétendons apporter quelque chose de neuf dans cette affaire, et tout particulièrement en regard des discussions que nous avons déjà eues au Sénat. Philippe DALLIER nous y a en effet réunis. Un certain nombre d'élus de la Région Ile-de-France se trouvaient d'ailleurs à cette réunion, y compris des élus parisiens. Nous nous sommes rendu compte au cours des discussions qu'il était nécessaire de rappeler des choses déjà existantes, des faits historiques.

Je parlerai ici spécifiquement de l'Est parisien et du Val-de-Marne. Ces territoires ne sont pas les seuls, je crois, à éprouver un certain nombre de difficultés.

Si je suis arrivé en retard, et je vous prie de m'en excuser, je n'en n'ai pas pour autant perdu l'explication précédente relative aux transports. Ce secteur représente l'un des enjeux les plus sensibles qui soit pour la population du Val-de-Marne. C'est un problème que nous ne pouvons nous contenter d'aborder avec pour seule perspective le développement des moyens de transport. Pour le régler, il est plus intéressant de mener une politique pour éviter les déplacements que nous subissons actuellement.

Je prends ici un exemple, celui d'un département de la région lle-de-France qui n'appartient pas à la petite couronne. Chacun sait bien — et j'enfonce une porte ouverte - que les logements sont à l'Est et les emplois à l'Ouest. Cette situation n'est pas très nouvelle, mais tout de même... Je suis maire de Plessis-Trévise depuis bientôt 25 ans. Cette commune est aux confins de trois départements : le Val-de-Marne, la Seine-Saint-Denis et la Seine-et-Marne. Nous nous intéressons de près à nos voisins Seine-et-Marnais. Il y a 25 ans, la Seine-et-Marne comportait 600 000 habitants. Aujourd'hui, elle en contient 1,3 million. Cela représente aussi beaucoup de voitures. Il faut signaler qu'il est impossible pour les Val-de-marnais d'aller prendre l'autoroute à la hauteur de Noisy-le-Grand pour aller travailler. Pour aller de Mont d'est au Pont de Nogent, il est presque plus rapide de se déplacer à pied que d'y aller en voiture. Un tel trajet demande en effet entre une demi-heure et trois quarts d'heure de marche. Posons bien les choses : il faut s'attacher à regarder l'évolution et la dégradation régulière de la situation. Elle se poursuit malgré les interventions de l'Etat, par exemple sur la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. Cette dernière s'est développée en plusieurs temps, au rythme des crises économiques qui sont survenues.

L'implantation d'Eurodisney à la fin des années 80 a encore agrandi et urbanisé cet espace autour du parc. Même si il n'a pas eu le succès escompté – les collègues du Conseil régional peuvent en témoigner, le Président de l'époque s'y étant beaucoup investi –, il attire un nombre de visiteurs extrêmement important.

Au fil du temps, la situation qui s'est créée nécessite de lancer plus qu'un appel au secours ou une revendication. Elle est le fait de préfets qui ont été mandatés tels que Paul DELOUVRIER, des préfets ayant placé La Défense à un endroit et le logement à un autre. Ce que nous ressentons au travers de la révision du SDRIF est de la même teneur : la création de logements est exigée de nous alors que la Région Ile-de-France ne semble pas prendre en compte le besoin d'infrastructures de transports. Ce besoin concerne les transports de banlieue à banlieue, de l'Est à l'Ouest ou du Nord au Sud du Val-de-Marne.

La politique du Conseil général du Val-de-Marne est approuvée par une grande majorité des Val-demarnais, sauf sur le plan environnemental par la commune de Saint-Maur par exemple. Elle se caractérise par des investissements assez lourds pour les transports, c'est-à-dire pour des transports en site propre et pour le projet Orbital.

Une anomalie grave concernant le transport doit être signalée, anomalie que notre intervenant n'a, me semble-t-il, pas abordée, si ce n'est par le biais d'une contre-vérité. Il indique que le STIF a la maîtrise de la politique des transports en Ile-de-France par rapport à Londres. Le STIF a certainement des responsabilités en la matière mais elles ont un coût. A titre d'exemple, nous sommes organisateurs de transports en raison de l'insuffisance d'organismes tels que la RATP. Nous avons un reste à payer qui commence à dépasser les capacités financières de communautés d'agglomérations comme les nôtres. Un déficit de trois millions d'euros pour cent millions d'habitants est excessif. C'est l'un des sujets que nous aurons à examiner lors du débat sur la solidarité dont le Président Jean-Paul PLANCHOU a parlé à l'instant. Il faut poser la question de l'égalité de l'accès aux transports entre le centre et la périphérie. L'égalité des transports n'est pas assurée par l'opérateur historique qu'est la RATP et les déficits sont laissés aux collectivités qui ne peuvent s'y soustraire.

Cette réalité me semble très importante. Elle représente une sorte de double peine – terme qui est peut-être éculé – par laquelle les contribuables du Val-de-Marne paient deux fois. Ils financent le STIF et leurs propres déplacements. J'en parle d'autant plus facilement que ma commune n'est pas desservie par le SITUS, ce syndicat qui organise les transports, mais par la RATP. Il n'y a jamais eu d'évolution sur ce plan-là. Il s'agit d'une dérive et il est demandé aux citoyens de payer deux fois pour le même service sans même le savoir : par le biais des impôts levés pour le STIF et par le biais des impôts communaux. Sur un budget communal de 120 M€, 3 M€ sont consacrés aux transports.

Il s'agit d'une première chose, sans compter bien entendu le temps passé dans les transports, qui est un problème ancien encore d'actualité. Quand il faut prendre le RER à Mont d'est pour aller travailler à La Défense, il est nécessaire de supporter une heure et demie de transport à l'aller et une heure et demi de transport au retour. La qualité des transports est, par ailleurs, de plus en plus incertaine. Lorsque nous interrogeons les usagers, il apparaît que les pannes sont fréquentes. Le mécontentement est très grand.

Je ne suis pas sûr que la solidarité de la Région métropole puisse conduire à une amélioration de cette situation. Il me semble qu'il faudrait plutôt se décider à rééquilibrer l'emploi dans la région Est. Beaucoup de Seine-et-Marnais sont mécontents de l'espace très important consacré à des entreprises logistiques peu créatrices d'emploi. Elles sont légion, y compris dans notre département. Elles n'apportent que très peu de travail alors que la population a doublé en Seine-et-Marne et est stabilisée dans le Val-de-Marne. Je crois que les autres départements se sont stabilisés mais il me semble bien que la Seine-et-Marne et l'Essonne, que je connais moins bien, ont explosé en matière de population.

Je déborde ici du thème des transports pour parler de l'emploi, mais le besoin de transports est venu du manque d'emplois. Il est ici question de la solidarité en matière de richesses. Il y a une véritable distorsion fiscale entre les dotations de l'Etat. Elles sont différenciées. J'ai, par exemple, surpris Monsieur DALLIER, qui vient pourtant de la Seine-Saint-Denis, en lui apprenant qu'au sein même du Val-de-Marne, les dotations globales de fonctionnement vont du simple au double selon les communes. Un habitant de ma commune pèse 100 fois moins qu'un habitant de Joinville. Des rééquilibrages qui n'ont rien à voir avec l'organisation de nos collectivités doivent être effectués.

Les déséquilibres proviennent de l'histoire, les décisions de l'Etat dans la région datant de plus de trente ans. Elles sont basées sur les valeurs locatives des années soixante-dix et sur les taxes locales datant d'avant les dotations globales de fonctionnement. Des situations qui posent problème à un certain nombre de communes dépourvues de taxes professionnelles ont été figées. Nous avons été obligés de créer l' « impôt ménage » pour le substituer à ces taxes.

Je suis totalement favorable à l'élargissement de la région et à l'idée d'y favoriser la solidarité, surtout lorsqu'il s'agit d'accroître son pouvoir économique sur le plan européen et son attractivité. Mais avant de prendre la moindre décision, il faudra mesurer les différentes situations dans lesquelles les habitants se trouvent. Tout le monde est loin d'être au même niveau, que ce soit en matière de transports, de produits fiscaux ou d'égalité d'accès aux services.

Je voudrais terminer mon propos sur un sujet extrêmement sensible et passionnant, qui nécessitera un nouveau débat après les échéances municipales et cantonales. Il faudra éviter de renouveler ce qui a eu lieu dans le cadre du SDRIF, à savoir une concertation insuffisamment approfondie avec les communes. Il est impératif de prendre en compte les conditions de vie réelles, les réalités fiscales et de services que connaissent les habitants.

Je finirai mon intervention en parlant du logement. Un questionnaire que fait circuler Monsieur DALLIER demande si les compétences relatives au logement pourraient être transférées à cette autorité éventuelle. Ma réponse est peut-être. Mais aujourd'hui les villes maîtrisent leur urbanisme. S'il existe des impératifs en matière de construction de logement – sociaux ou pas –, ce sont les villes qui peuvent les remplir, sauf à les faire disparaître et à leur retirer leurs compétences dans le domaine de l'urbanisme. Cette situation ne me semble guère envisageable. Je crois, par contre, qu'il est véritablement plus facile de remplir l'exigence en matière de production de logements sociaux (un grand nombre de communes ont souscrit à cela). Les 20 % de logements sociaux sont indifféremment absorbables par les communes, même par celles qui déclarent qu'elles ne peuvent s'y plier. Cela ne dépend que de leur volonté politique. Beaucoup de maires ont montré qu'il est possible de participer à cette politique de construction de logements sociaux.

Cependant, nous ne pouvons pas continuer à multiplier les logements sans permettre aux citoyens de travailler à proximité. Il n'est pas assez question de cette revendication car elle peut paraître catégorielle. Je tiens à en parler car elle est en fait et avant tout politique. Les Verts de la Région, lorsqu'ils nous demandent de préserver les espaces naturels dans nos secteurs, espaces qui sont pourtant bien plus préservés qu'ailleurs, nous interdisent souvent la création de zones d'activité. Or nous avons un équilibre à réaliser et nous bénéficions d'atouts importants pour réussir, tels qu'un accès à toute l'Europe du Nord à partir de l'autoroute A4 et un maillage ferroviaire tout à fait intéressant.

Je crois nécessaire d'offrir à ceux qui ont choisi de vivre dans l'Est parisien - à ceux qui s'y trouvent pour des raisons historiques, familiales ou sociales - la possibilité de travailler sur place. Nous disions, dans le temps, en Bretagne d'où je viens, « travailler au pays ». Aujourd'hui, beaucoup moins de Bretons s'expatrient car la Bretagne a des emplois grâce au tourisme, à l'agroalimentaire et à la technologie. Il faudrait que ce slogan ne devienne pas le slogan des Franciliens qui vivent hors de Paris.

Il y a plein d'autres sujets sur lesquels nous pourrions revenir. Je tiens à rappeler que nous souhaitons voir notre région-capitale attractive sur le plan européen. Je ne pense pas qu'elle puisse le devenir si l'ensemble de ses habitants n'est pas traité de façon égale.

Jean-Paul PLANCHOU – Merci beaucoup. Votre intervention est un plaidoyer pour une ambitieuse réduction des inégalités territoriales. Si j'ai bien entendu tout ce que vous avez dit, l'objectif à atteindre est cette réduction des inégalités pour l'ensemble des habitants de la région. Vous avez parlé des départements de la petite couronne comme de ceux de la grande couronne. Vous nous avez parlé de l'importance d'une approche plus ouverte, plus elliptique pour la constitution d'une organisation nouvelle de ce cœur d'agglomération. Ce qui vous importe avant tout est d'obtenir la démonstration que le souci de la réduction des inégalités territoriales est présent dans toute démarche relative à cette organisation.

Chers collègues, je vous donne la parole pour poser des questions.

Claude PERNES – Le tableau que vous venez de décrire est celui dans lequel nous vivons depuis maintenant quelques années. Nous sommes réunis pour imaginer la mise en place d'un circuit de la décision qui permette de donner des retombées concrètes aux vœux qui sont les nôtres en matière de rééquilibrage.

Nous distinguons aujourd'hui le Conseil régional d'Ile-de-France, avec ses attributions ; le STIF, qui détient des compétences nouvelles ; les Départements, dont nous entendons ici ou là qu'ils seraient superfétatoires. Ce que nous n'arrivons pas à voir – et cette question est le fruit d'une longue réflexion, de la Conférence métropolitaine et d'une analyse des idées du Président de la République – , c'est comment il est possible d'améliorer la gouvernance de cet ensemble.

Si nous constatons un déséquilibre flagrant entre l'Est et l'Ouest, quel est le meilleur mode de décision pour y remédier? Quel est le système qui peut avoir la compétence de dire qu'il est nécessaire de développer les transports en commun à l'Est? Autant il est aisé de construire des logements - il suffit de produire du foncier -, autant il reste difficile de créer des emplois lorsque nous ne disposons pas d'aiguillon pour dire aux entreprises de s'installer à un endroit plutôt qu'à un autre. Que faut-il améliorer dans le processus de décision par rapport aux structures dont nous disposons aujourd'hui? Nous avons typiquement vu avec la question des transports que l'Etat n'est pas absent de ces structures. Devons-nous améliorer ce qui existe, transformer ce qui existe ou créer quelque chose qui n'existe pas, et pour quel type de sujet en particulier?

**Monsieur JEGOU** – Je vais persister et signer, même si j'ai conscience de ne pas être *up to date*, comme il est dit aujourd'hui. Je ne sais pas ce dont nous avons besoin. Ce qui m'intéresse avant tout est de dresser l'état des lieux. Or je me rends compte, à chaque fois que je parle à quelqu'un qui n'est pas dans le secteur – je parle de l'Est parisien –, que nous ne savons pas ce qui s'y passe. Je n'accuse personne. Je ne fais pas ce procès à cette majorité régionale plutôt qu'à l'autre. Je pense que les assemblées régionales sont semblables dans leur incapacité ou dans leur manque de volonté pour aborder le problème de la correction de ce déséquilibre.

Les banlieusards de la petite et grande couronne en veulent à Paris. Lorsque nous discutons avec les Parisiens, ceux-ci reprochent à ces banlieusards de les importuner et de se garer partout. A propos des difficultés de stationnement à Paris, il n'y a que les banlieusards qui protestent. Les Parisiens n'ont pas de voiture ou très peu. Ils n'en voudront donc pas à Monsieur le Maire de Paris. J'insiste donc sur le fait que nous ne connaissons pas les conditions de vie des banlieusards concernés. Ces conditions de vie détermineront pourtant ce qu'il faut faire.

Qui de l'œuf ou de la poule vient en premier ? Mon approche n'est certes pas très positive et je ne suis pas coutumier d'une pareille attitude. Mais ce débat s'est imposé trop tard ou trop tôt. En ce moment, il est possible que nous soyons davantage intéressés par ce qui se passe dans nos villages ou nos petites villes que dans Paris-métropole. Mais il nous faut tout de même avoir le nez au-dessus du guidon. La discussion se prolongera et ira en s'amplifiant lorsque nous aurons passé les échéances électorales. Je me trompe peut-être. Mais je pense sincèrement que le système ne fonctionne pas. Paris ne doit pas rester enfermée. Elle ne doit pas se barricader ou s'entourer de murs. Nous avons, par exemple, quatre voies en arrivant à Charenton. Il n'y en n'a plus que deux à partir de la Porte de Bercy et nous devons souvent nous contenter d'une vitesse de circulation de 50 kilomètres par heure. Cette situation est pénalisante et nous pouvons nous demander si tout le monde est volontaire pour effectuer de tels trajets. Des tas de gens ne feraient pas ce chemin s'ils disposaient d'autres solutions.

Pour ce qui concerne les transports en commun, le STIF ne peut pas régler les problèmes. Nous pouvons considérer que nous avons notre destin en main. Mais ce n'est pas exactement le cas, comme l'intervenant précédent a pu le confirmer. L'Etat est responsable en partie de la présente situation. Il n'a jamais pris la mesure des sommes à engager pour améliorer la situation des transports dans la région lle-de-France. C'est un thème d'importance. Qu'est-ce qui coûte le plus cher ? Mettre en place des transports pour que les gens puissent aller travailler ou faire en sorte qu'ils puissent travailler sur place ? Je me pose la question depuis longtemps et j'aimerais qu'elle soit posée plus généralement.

N'est-il vraiment pas envisageable d'essayer d'équilibrer le territoire? Cette mesure a été amorcée, je le sais, par le biais de la DATAR, et a connu un succès relatif. Lorsqu'il est question d'argent, au regard des contacts que j'ai depuis plus de 20 ans avec les Ministres de l'Intérieur, je sais que nous ne prenons pas aux riches pour donner aux pauvres. Pareille mesure ne s'applique pas. Le SDRIF est tout de même une bonne chose. Mais il n'est pas évident qu'une commune amenée à le subir le trouve acceptable. Des communautés d'agglomération ont même été créées pour permettre à des villes d'échapper à la péréquation. Leur projet a en partie réussi. Je ne suis pas égalitariste. Je me contente de dire que les disparités sont telles que même, en n'étant pas de gauche, il est difficile de les trouver acceptables. Des gens sont réellement mal traités par rapport à d'autres.

L'Ouest parisien a-t-il fait preuve d'un génie politique pour attirer des richesses ? Nous pouvons en effet nous poser cette question à l'observation de certaines situations, notamment celles du dit 21 ième arrondissement de Paris. La réalité n'est-elle pas en fait, plutôt, le résultat de conditions

géographiques ? Toutes les chaînes de télévision et les grandes entreprises de l'informatique se sont précipitées dans la même commune. Le maire y a peut-être une part de responsabilité. Mais la situation géographique de sa commune lui offre sans doute aussi beaucoup d'avantages.

Il existe des problèmes et il faut avoir le courage de les mettre sur la table. Les solutions viendront sans doute plus tard. C'est la nécessité qui dictera ensuite les modes d'organisation pertinents. Ne nous cachons pas derrière notre petit doigt: les évolutions passeront beaucoup par des rééquilibrages financiers. Personne ne pourra dire le contraire, même si certains, par pudeur, n'en parleront pas. A Paris, les impôts ne sont pas élevés en comparaison de ce que paie l'ensemble des gens de la petite couronne. Tout le monde le sait.

Etant d'une intelligence moyenne, je ne sais pas si nous devons effeuiller la marguerite ou si nous devons procéder autrement. J'ai beaucoup d'amitié pour Patrick BRAOUEZEC, qui entreprend des choses intéressantes, et je crois que cette vision de l'Ile-de-France comme étant un territoire en forme de marguerite, de pétales, est de lui. Je ne sais pas si la solution est de faire des agglomérations de 300 000 habitants.

L'exemple de l'Angleterre a été donné. Le transparent qui a été montré compare la situation administrative de la France – qui est une caricature -, avec celle de l'Allemagne – qui est déjà plus raisonnable -, et avec celle de l'Angleterre – qui n'est pas un exemple à suivre, surtout en matière de transports. Ceux qui ont de la famille, des proches ou des amis installés à Londres savent qu'il est possible d'y gagner beaucoup d'argent, que les assurances maladies ne sont pas très bonnes, qu'il est agréable d'y vivre quand on n'a pas d'enfant et lorsqu'il est possible de louer un logement dans le centre de Londres. Mais combien de jeunes français travaillant dans l'hôtellerie ou la restauration – j'en connais quelques-uns -, vivent à 40 kilomètres de Londres et souffrent de prendre les trains parce que les moyens de transports sont déficients ? Je ne suis pas sûr qu'il faille prendre exemple sur le cas de Londres.

La situation de la France, avec ses 36 500 communes, est assez ridicule. La région lle-de-France ne compte qu'un certain nombre de communes pesant 3 000 à 4 000 habitants. Les résidus de l'agriculture font que ne persistent 5 ou 6 communes de plus de 10 000 habitants et de plus de 5 000 habitants en Val-de-Marne. Je ne parle pas de la Seine-et-Marne où il m'a été dit que quelques communes n'ont plus guère d'habitants. Des paysans, en effet, ne vivent plus dans leurs fermes mais vivent à la ville tout en entretenant leur ferme. Ce problème est malheureusement bien connu.

Je me permets d'insister – je ne demande qu'à être convaincu du contraire – sur le fait qu'avant de parler d'organisation, il est nécessaire de se pencher sur les faits. Pour ce qui concerne les départements, il faut souligner que la moitié de la population du Val-de-Marne se trouve dans une communauté d'agglomération. A terme, je pense que tout le monde sera réuni en communautés d'agglomérations, d'une façon ou d'une autre. Dans ce cadre, les Départements sont-ils encore pertinents ? Cette interrogation s'impose à partir du moment où la région coexiste avec les syndicats, lesquels représentent de grandes communes de plus de 100 000 habitants.

Une telle agrégation semble plus convenable que l'éparpillement précédent. Prenons un exemple que je connais, celui d'une communauté d'agglomération réunissant sept communes : une de 1 000 habitants, ma ville, une commune de 4 000 habitants, deux communes de 10 000 habitants, deux communes de 16 000 habitants et une commune de 25 000 habitants. Il n'existe pas de ville centre ici. Mais il est facile de constater qu'une communauté d'agglomération avec 100 000 à 130 000 habitants constituerait une bonne solution. Pour le Val-de-Marne, qui compte plus d'un million d'habitants, il pourrait exister une dizaine de communes avec plus de 150 000 habitants.

**Jean-Paul PLANCHOU** – Avez-vous d'autres questions, d'autres remarques ? Nous avons bien compris que Monsieur JEGOU souhaite avant tout un état des lieux du fonctionnement de la région avant d'ouvrir la réflexion sur les perspectives de réorganisation structurelle.

Je vais bien sûr remercier Jean-Jacques JEGOU. Vous êtes invités à suivre la suite des débats, si cette perspective vous intéresse et si votre emploi du temps vous le permet. Nous vous remercions beaucoup d'avoir consacré une partie de ta matinée à rendre compte de vos réflexions sur ce sujet.

Nous avions prévu, comme deuxième thème de débat, les transports. Nous avons commencé notre réunion en donnant la parole à Monsieur MEYERE, lequel nous a fait part d'un travail que nous avons suivi avec beaucoup d'intérêt.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous constatons la présence d'un grand cœur d'agglomération qui, selon les approches retenues, ne correspond pas à quelque découpage administratif actuel. Les zones extérieures à ce grand cœur sont relativement autonomes en termes de déplacement, considérées comme étant les théâtres d'un polycentrisme. Ce polycentrisme heureux fait penser à ce qu'a indiqué Monsieur JEGOU tout à l'heure, à ce nombre important d'habitants qui résident et travaillent sur ces territoires extérieurs. Le mitage est certes une réalité sociale. Mais ces habitants des territoires extérieurs auraient besoin, pour être au diapason de leurs concitoyens franciliens, de disposer de moyens de déplacement plus efficaces, en « radialité » et en transversalité.

Une première leçon à retenir est, me semble-t-il, celle-là. Nous avons une concentration des pôles d'échanges au cœur de cette métropole, comme vous l'avez souligné vous-même, et en particulier sur le territoire de la capitale parisienne. Au regard de cette situation, il ne saurait être possible de retenir une approche isolant Paris intra-muros. Une telle démarche serait inutile.

D'après les cartes, le seul enjeu consiste à trouver un moyen de dilater cette zone centrale par l'équipement de ce que nous appelons la moyenne couronne. Il s'agira, par la suite, de développer les relations entre la grande couronne et cette moyenne couronne, comme je l'ai indiqué précédemment. La restructuration administrative de ce cœur d'agglomération est-elle utile, sachant que cette carte ne correspond à aucune des approches administratives existantes à ce jour? Les grandes solidarités ainsi que les exemples étrangers nous incitent à penser que la bonne échelle représente celle du STIF.

Voilà ce que j'ai ressenti à travers votre exposé. Voilà en résumé et avec peut-être insuffisamment de clarté ce que vous nous avez dit avec force tout à l'heure, et nous vous en remercions. Je pense que le mieux est de donner la parole à Francis ROL-TANGUY pour poursuivre nos échanges. Nous passerons ensuite à un débat sur cette question des transports.

Francis ROL-TANGUY – Je remercie le Président et les membres de la commission de leur invitation. Je viens avec une casquette quelque peu différente de celle avec laquelle j'ai pu me présenter à vous auparavant. En effet, je suis aujourd'hui membre du Conseil Général des Ponts et Chaussées. J'ai donc une liberté de parole plus importante par rapport à auparavant, quand j'étais Directeur régional de l'équipement.

Puisque vous m'avez sollicité pour parler de cette problématique des transports, je vais vous délivrer la vision que la Direction régionale de l'équipement avait produite l'année dernière en soumettant dix propositions relatives au SDRIF. J'ai choisi de présenter cette vision de manière peut-être un peu schématique ou caricaturale. La Direction générale de l'équipement se devait de garder un peu de distance et de retenue.

Je vais présenter ses conclusions de manière plus rapide et il est possible que mon propos traduise un certain nombre de choix de ma part, ce qui me semble être bon pour la qualité de la discussion ultérieure. Il ne s'agit pas de dire que les choix présentés ici sont les bons choix, mais d'en discuter ensemble.

Si je ne souhaite pas reprendre ceux qu'Alain MEYERE a présentés, je vais néanmoins repartir d'un certain nombre de constats. Si nous faisons des comparaisons internationales, nous constatons que l'offre de service proposée dans le coeur de l'Ile-de-France n'a rien à envier à ce qui existe à l'étranger, l'Ile-de-France se plaçant plutôt en très bonne position dans ce domaine. En revanche, lorsque nous franchissons les limites du périphérique, nous observons que l'offre des transports y est médiocre par rapport à celles d'autres périphéries capitales étrangères comme Tokyo, Berlin ou Londres. L'offre de transports en Ile-de-France est beaucoup moins bonne que celle de Paris intramuros. Si l'Ile-de-France, de manière globale, est assez bien positionnée en la matière au niveau international, il n'en est rien de certains de ses secteurs.

Les évolutions qui ont frappé l'Ile-de-France au cours des vingt dernières années ont été telles que le cœur y a perdu des emplois. Son ratio emploi par actif a tendance à diminuer, tout en restant

nettement supérieur à un. Nous observons, dans le même temps, une amélioration du ratio emploi par actif dans la grande couronne, avec une sorte de déperdition à ce niveau entre Paris intra-muros et cette grande couronne. Il ne s'agit pas nécessairement des mêmes emplois. Mais ce phénomène existe. Un autre phénomène est constaté : avec les villes nouvelles et le pôle d'emplois que constitue Roissy, des bassins de vie et d'emploi se constituent petit à petit dans la grande couronne. Ils ont des dimensions qui les rapprochent d'agglomérations de province.

Un constat s'impose : le discours politique reflète bien la réalité telle qu'elle est perçue par les usagers. Ces derniers considèrent que plus le système de transport est mauvais, plus il est cher (je vais ici jusqu'à la caricature). C'est la perception immédiate qu'en ont les habitants de la grande couronne au regard des tarifs de la Carte orange. Il s'agit là de quelques constats et ces derniers ont concouru, dans les dernières années, au développement de l'usage de la voiture plutôt qu'à celui des transports collectifs.

Ces trente dernières années ont également été celles du développement du système RER, avec la mise en place des lignes A, B, C, puis des lignes D et E, cette dernière ligne n'étant qu'à moitié achevée puisqu'elle ne dessert pas l'Ouest de la région. Ce développement s'est opéré généralement sans remettre en cause ce qu'était le système d'exploitation de la SNCF, facteur de l'essor de la banlieue parisienne au 19<sup>ième</sup> siècle. Le mélange de circulations, ainsi qu'une grande complexité, s'y sont accrus. Cette complexité se caractérise dans l'organisation du trafic avec des trains directs, semi-directs, omnibus. Elle induit des difficultés dans l'exploitation des lignes avec la montée en puissance du système, en contradiction avec le modèle d'origine tel que celui du RER A; une configuration très différente de celle du système londonien où une création directe a été réalisée, laquelle ne repose pas sur des acquis du siècle dernier. Le système londonien est basé sur l'idée d'une gare terminale centrale, dans laquelle se mêlent beaucoup de missions.

Nous avions donc proposé, à la Délégation régionale de l'Equipement, que les RER ne se rendent plus aux confins de l'Ile-de-France et de les transformer en métro de l'agglomération. Pour cela, il serait nécessaire de les doter de terminaisons jusque dans les pôles de grande banlieue telles que les villes nouvelles ou dans des pôles comme Melun. Il faudrait d'ailleurs se demander si ce développement ne doit pas s'appuyer sur le schéma des trois M - Melun, Mantes et Meaux -, schéma dont il est question depuis les années 60. Pour reprendre le cas du métro parisien, celui-ci est essentiellement intra-muros, même si on essaie de le prolonger au-delà, vers des communes de banlieue plus ou moins lointaine en fonction des choix de développement opérés.

Il s'agirait de reprendre des modèles d'exploitation qui sont, à l'origine, ceux du RER A. Ces modèles passeraient par la mise en place de trains sur voie dédiée, ne fonctionneraient pas sur la base de 36 000 missions mais d'une seule. L'exploitation gagnerait en simplicité. Il serait bon d'avoir, en terminaison de ligne, deux branches au grand maximum. Pour la partie Sud du RER C, l'un des facteurs d'irrégularité vient du fait que ce RER comporte quatre destinations finales à l'Ouest. Or il est nécessaire qu'à un moment donné, ces quatre branches se réunissent efficacement. Sinon, des difficultés perdureront sur le tronçon central.

Nous devons nous positionner à terme sur des principes d'exploitation sur voie dédiée, modèle dans le cadre duquel fonctionne le métro. Il n'existe pas de raison de ne pas parvenir, pour tous les RER, à la même régularité que celle du métro ou même du RER A. Ce dernier ne circule pas sur une voie dédiée et sa ligne se caractérise par trois branches à l'Ouest (petit à petit les destinations ont été multipliées, en contradiction avec le projet d'origine). Par ailleurs, si nous souhaitons que le RER devienne ce métro de l'agglomération, il faut établir des rocades, projet faisant l'objet de travaux aujourd'hui et qui été débattu à multiples reprises déjà. Il est important, pour compléter le système, qu'EOLE se rende à l'Ouest suivant des schémas encore à définir.

La difficulté qui apparaît lorsque nous posons ce principe est la suivante : des communes aujourd'hui desservies par le RER pourraient ne plus l'être demain. Résoudre ce problème implique de reconsidérer les services qui peuvent être apportés à ces branches lointaines en y améliorant la fréquence et le confort des trains. Plus il existe de branches en bout de ligne d'un RER, moins sa fréquence peut être satisfaisante. Avec plusieurs branches, le RER connaît, aux heures creuses, des fréquences d'un train à la demi-heure. Une telle fréquence est loin de représenter un service excellent. La situation empire encore lorsque la fréquence se résume à un RER par heure. Il faut reconsidérer ce genre de système.

Il est nécessaire également de se poser la question du confort et des matériels. Avec le système actuel, il n'est pas rare de faire circuler des rames avec deux étages aux confins de la région. Cela ne sert strictement à rien. Aucun transporteur n'envoie ses matériels les plus lourds vers des destinations nécessitant de desservir 3 000 voyageurs par jour. Or des travaux d'électrification sont menés actuellement pour permettre à ces matériels à deux étages d'aller jusqu'à Malesherbes. C'est en agissant de la sorte que les coûts d'exploitation du système, déjà très élevés, en viennent à augmenter.

Il est important de ne pas prendre en considération uniquement un fonctionnement radial et de faire en sorte que les bassins de vie et d'emploi soient considérés comme les agglomérations de province. Il s'agit de ne plus se focaliser sur les liaisons entre les couronnes et Paris. Le fonctionnement des transports en lle-de-France est basé sur ce principe. Il n'est pas question de le remettre en cause, mais d'aller au-delà.

Il est enfin fondamental de réexaminer les liens que nous entretenons avec le bassin parisien. Lorsque nous examinons l'Ile-de-France au travers de sa population, de ses bassins d'emploi et de richesse, il est évident que ses limites administratives ne sont pas bonnes. Le fin fond de la Seine-et-Marne appartient à l'Ile-de-France alors que le Sud de l'Oise n'y figure pas. Or dans les faits, le Sud de l'Oise semble pourtant davantage faire partie du territoire de l'Ile-de-France que Montereau-Fault-Yonne en Seine-et-Marne au regard de la réalité de la vie des gens. Nous savons bien que le découpage administratif ne correspondra jamais à cette réalité urbaine, économique et sociale. Il ne sera jamais parfait. Mais il est nécessaire de nouer des liens plus forts à certains endroits de l'Ile-de-France avec ces populations qui ne sont pas franciliennes mais appartiennent au bassin de vie et d'emploi de l'Ile-de-France. Il s'agit de trouver les méthodes pour franchir la frontière.

Une géographie de l'agglomération peut se dessiner à la lumière de ce discours, en considérant que le système RER n'a pas à aller aux confins de la région et qu'il doit devenir le métro de cette zone. Administrative ou réelle, cette géographie est en lien avec les cinq grands bassins de vie et d'emploi très urbanisés qui se trouvent aux pourtours de l'Île-de-France et débordent sur la région.

Il est possible d'asseoir, sur cette démarche, un mode de tarification différent du strict mode de tarification radial : les tarifs s'élèvent au fur et à mesure que nous nous éloignons du centre et que nous souhaitons le rejoindre. Le dispositif actuel pourrait être remplacé par un tarif fondé sur des logiques alvéolaires, qui concernerait quatre ou cinq alvéoles, auquel serait adjoint un tarif défini sur la base des liens entre les alvéoles. Ce sujet de la tarification est essentiel. Je reste persuadé que la difficulté pour améliorer l'offre de transport tient moins aux investissements à réaliser qu'à une nécessaire prise en compte des coûts d'exploitation dans le cadre de l'extension du système. Tel qu'il existe, ce système est financé en partie par la collectivité publique. Toute extension du système est génératrice de coûts publics. La question est de savoir comment il est possible d'absorber cette génération de coûts publics.

Il est nécessaire d'être plus attentif encore que ne l'est aujourd'hui le STIF à la prise en compte des coûts d'exploitation dans les prises de décisions concernant le développement des lignes. Le propos n'est pas ici de faire du chiffre mais de savoir, en fonction des options choisies, ce que peuvent en attendre en termes d'offres de service les usagers. La question des matériels est ici centrale. Toutes les entreprises de transport essaient d'adapter leur matériel au service qu'elles ont à rendre. Je ne pense pas que les matériels les plus capacitaires ont vocation à desservir toute la région. Il me semble souhaitable d'obtenir des moyens de transport un peu moins capacitaires dans la mesure du possible. Ceci permettrait de réduire les coûts d'exploitation, une priorité puisque le coût de l'énergie et notamment celui de l'énergie électrique est amené à augmenter.

La baisse des coûts d'exploitation passe par une lutte contre l'irrégularité des trains, laquelle coûte très cher. Les comptes du STIF montrent que cette instance gagne de l'argent parce que les entreprises lui paient des pénalités. Justifier l'irrégularité des trains en raison de coûts d'exploitation importants revient à poser le problème à l'envers. Car les coûts d'exploitations sont aussi élevés à cause de l'irrégularité chronique des trains. Ils sont tels qu'ils poussent les entreprises à vendre au STIF des matériels avec des dispositifs de sécurité supérieur pour combattre cette irrégularité. Nous avons beaucoup à gagner à avoir des systèmes plus robustes susceptibles de faire baisser les coûts d'exploitation. Depuis quelques années, nous observons une augmentation de 1% à 3 % de la

fréquentation des transports. Cette hausse représente des recettes supplémentaires et confirme qu'il vaut la peine d'agir.

Mon dernier point est le suivant. Si nous voulons revoir l'organisation des transports, il est probablement nécessaire de redéfinir les compétences de l'autorité organisatrice. Je suis fondamentalement persuadé de la nécessité de gérer, d'une même main, la circulation automobile, les centres d'exploitation, l'information aux usagers et les transports collectifs. Il n'est pas besoin de changer le propriétaire des autoroutes et du réseau magistral pour gagner en efficacité. Je prends l'exemple du métro : la majeure partie des voies appartient à la RATP, une autre partie, située dans la périphérie, étant propriété du STIF. Concernant le fonctionnement du métro, il est évident que ce mode de propriété, certes étrange, n'a pas beaucoup d'incidence. Cette question de la propriété, les usagers ne s'en soucient pas.

Il me semble important de rappeler cette réalité car circulent aujourd'hui des idées selon lesquelles les bus ou les taxis devraient emprunter les autoroutes sur des voies réservées. Une déconnexion s'opère ici avec le réel. Elle est très gênante car ceux qui ont de telles idées peuvent être amenés à gérer la situation sur le terrain. Il est, par exemple, question de mettre en place une voie réservée entre Paris et Roissy sur l'autoroute A1. Il est vrai que le temps de trajet peut varier de 30 à 45 minutes à 1 heure 15 sur cette voie. Il s'agit de phénomènes objectifs. Mais ce qui est vrai aussi est que 80 % des blocages sur l'A1 ont lieu sur une portion bien déterminée de celle-ci, la partie où se créent des bouchons et où il n'y a pas de bande d'arrêt d'urgence. Aussi il serait peut-être intéressant d'en créer une.

Nous constatons donc que des solutions existent. Il ne faut pas se braquer quand il est proposé de faire circuler un bus sur une voie réservée de la francilienne. Une telle solution est envisageable. En revanche, elle l'est moins lorsqu'il s'agit de proposer qu'un bus dispose d'une voie réservée sur la route allant de Dourdan à Massy, un tronçon sur lequel il n'y a statistiquement pas de bouchons, hormis au niveau de la descente finale vers Massy. Comment pourrions-nous justifier un tel projet auprès des usagers ? Une telle proposition doit certes être analysée au niveau d'un tronçon de l'autoroute. Mais elle n'a pas de sens sur l'ensemble du parcours.

Nous gagnerions beaucoup les uns et les autres à avoir une autorité compétente pour gérer l'ensemble des transports et notamment la politique de stationnement. Une voiture s'apparente à de l'eau. Plus la taille de la baignoire est importante, plus il y aura d'eau et donc de voitures stationnées dedans. Plus la taille de la baignoire et la tarification sont adaptées, plus les tentatives de reports sur les transports collectifs sont nombreuses. Il n'est pas évident que l'ensemble des problématiques en matière de transport doit être géré au niveau du STIF concernant l'Ile-de-France. Se poser ce genre de questions renvoie à se demander s'il ne faut pas créer des autorités organisatrices de proximité. Il est difficile d'envisager que la gestion du stationnement de toutes les communes de la région lle-de-France puisse se faire au même endroit.

La place des autorités organisatrices de proximité doit donc être pensée et il me semble que le maillage dont j'ai parlé tout à l'heure prend toute son importance ici. Il serait le même que celui de la tarification et du réseau lourd. Il serait bon que le STIF reprenne des compétences sur le réseau lourd, y compris routier, sur la base d'un certain nombre de principes. Par exemple, il pourrait déléguer la gestion de ce qui relève de la proximité (les réseaux de bus).

En moyenne couronne, en dehors de la zone couverte par la RATP, les collectivités sont confrontées à de très importants coûts de transports. Dans ce cadre, il est difficile d'échapper à la mise en place d'autorités organisatrices de proximité. Soit des espaces géographiques constitués accueilleront naturellement ce genre d'organisations, soit la géographie actuelle perdurera. Or je ne pense pas qu'une autorité administrative de proximité à l'échelle de Paris soit une bonne chose.

C'est pourquoi il est nécessaire de réfléchir à ce qu'il faut mettre en place, sachant que l'un des leviers essentiels de la politique des transports en Ile-de-France réside dans le SDRIF, la politique des déplacements mise en place, basée sur le développement des transports collectifs et l'amélioration de la gestion de la circulation automobile. Il faudra bien ajouter au STIF des organisations de deuxième échelle capables de gérer ce qui relève un peu plus de la proximité, du stationnement, etc.

En conclusion, nous disposons de quelques illustrations du travail susceptible d'être effectué avec le concours de la puissance publique, en comptant uniquement sur la sphère du marché. Il apparaît, à la lumière de ces exemples, qu'il existe des choses à faire pour aider les décideurs dans l'appréciation du choix de leur mode de transport. Ces compétences sont à exercer régionalement. C'est bien à cette échelle régionale que les questions se posent. Il faut réussir à emboîter des échelles cohérentes, sans en délaisser aucune. Se contenter d'agir à l'échelle de la commune et au niveau de celle de la région est également insuffisant comme nous pouvons le constater. En témoigne notre incapacité à prendre en compte un certain nombre de phénomènes.

Jean-Paul PLANCHOU – Merci Francis. J'avais oublié de rappeler que Francis ROL-TANGUY était directeur de la Direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France. Les indications qu'il a bien voulu nous fournir sont précieuses. Concernant les AOP, celles-ci ont une portée fonctionnelle, mais n'ont pas nécessairement une traduction structurelle. Avant de vous donner la parole, chers collègues, je souhaite saluer et remercier Monsieur FRADIN qui nous a rejoints. Il est le Directeur des transports au Conseil régional. Je vais d'emblée lui donner la parole avant que nous n'ayons un ultime échange entre nous tous.

Jean-Raymond FRADIN – Merci Monsieur le Président. Je tiens à vous présenter mes excuses pour mon retard. Je vais essayer de compléter ce qui a été dit par Alain MEYERE et par Francis ROL-TANGUY, principalement sur les transports collectifs et leur sphère routière. Je me contenterai d'émettre quelques constats liés à l'expérience que nous pouvons avoir des problèmes rencontrés sur les réseaux routiers.

Le premier constat porte sur la répartition et l'utilisation des réseaux routiers. Je distingue deux types de réseaux routiers en lle-de-France. A l'instar de ce qui existe pour les transports collectifs, il y a ce que nous pouvons appeler un « réseau dédié », lequel se définit par un réseau indépendant de la voirie ordinaire sur lequel intervient un maître d'ouvrage. Il s'agit généralement de l'Etat chargé de gérer et de développer ce réseau. Ce réseau s'étend sur à peu près 800 kilomètres en lle-de-France, en fonction de la définition que nous donnons d'une autoroute, bretelle d'autoroute, voie rapide, etc. Je ne m'étends pas sur le sujet. Disons que l'ordre de grandeur pour la longueur du réseau routier en lle-de-France est de 800 kilomètres.

Le deuxième type de réseau correspond au réseau de voirie ordinaire. Il représente à peu près 35 000 kilomètres. La différence d'échelle est sensible. C'est un réseau qui va partout. Il dessert toutes les communes, tous les lieux-dits de l'Île-de-France. Il se caractérise par une utilisation partagée de sa voirie, en ce sens qu'y circulent aussi bien des piétons, des deux-roues, des voitures, des camions, des engins de service et des engins de sécurité. Cet ensemble se mélange sur le réseau, avec des voies qui ne sont pas séparées entre elles et qui se croisent, ce qui induit évidemment des problèmes de gestion de carrefour.

J'introduis ici une distinction entre le réseau de voirie de la ville de Paris et celui qui se trouve en dehors de Paris. Le réseau de voirie de Paris se caractérise par des emprises très larges, de nombreuses voies représentant plus de 25 mètres d'emprise. Il se distingue aussi par le fait que pour les 100 km² que couvre Paris, il n'existe qu'un seul maître d'ouvrage, la Ville de Paris qui est en même temps commune et département. En banlieue, les emprises sont souvent beaucoup plus étroites. Elles représentent rarement plus de 25 mètres, à l'exception de l'ex-RN 286 dans le Val-de-Marne (il a été possible de réimplanter en son milieu le TVM). Il existe le plus souvent des chaussées de 16 mètres qui ne permettent la circulation que de sur deux files.

Quelle est l'utilisation de ces réseaux ? S'agissant de leur utilisation au cours de l'année, nous distinguons des réseaux à voie rapide pour les routes et des réseaux ferrés pour les transports en commun. Nous nous apercevons que les trafics se répartissent de la manière suivante : sur les autoroutes et voies rapides, il y a un peu moins de 30 Mds de voyageurs par kilomètre et par an ; sur les réseaux ferrés, nous dénombrons entre 12,5 et 13 Mds de voyageurs par kilomètre. Les trajets terminaux des trains de grande ligne ne sont pas pris en compte dans ce calcul, pas plus que les TGV ou le trafic de marchandise. Au contraire, pour le trafic autoroutier, les poids lourds sont pris en compte. La comparaison est peut-être un peu faussée, mais elle n'est pas fondamentalement biaisée. Voilà ce qu'il en est du réseau de voie rapide.

Sur le réseau de voirie ordinaire où cohabitent les transports collectifs et les modes de déplacement individuels (véhicules privés, poids lourds, deux-roues motorisés, deux-roues non motorisés et piétons) circulent un total de 70 Mds de voyageurs par kilomètre. Pour les transports collectifs, c'est-à-dire les bus, ce total est de 4,5 Mds de voyageurs par kilomètre.

Ce tableau établit une comparaison entre réseaux dédiés et réseaux de voirie ordinaire. Un gros tiers des déplacements s'effectue sur les réseaux dédiés, les deux tiers restants se déroulant sur la voirie ordinaire. Si nous distinguons les transports collectifs et transports individuels, nous obtenons des résultats totalement contrastés. Pour les transports collectifs, 75 % du trafic est réalisé sur les réseaux dédiés et 25 % sur la voirie ordinaire. Dans le cas des routes, 30 % du trafic total s'opère sur le réseau dédié et 70 % sur la voirie ordinaire. Ces résultats expliquent le déséquilibre existant entre transports collectifs et transports individuels sur la voirie ordinaire.

Quels sont les principaux problèmes rencontrés sur les réseaux de voirie ordinaire et auxquels se trouve confronté un maître d'ouvrage ?

Le maître d'ouvrage est confronté à la difficulté de gérer ces réseaux. Il peut avoir à aménager les voies pour augmenter leurs capacités d'accueil soit en modifiant les voies sur place, soit en créant des voies doubles. Quels que soient les aménagements effectués, les modifications qu'il peut apporter au réseau peuvent s'analyser comme une redistribution du trafic entre un ensemble de voies couvrant un périmètre plus ou moins large. C'est à ce problème que le maître d'ouvrage sera confronté quand il discutera d'un nouveau projet d'aménagement de voirie.

Quand un maître d'ouvrage présente un nouveau projet, il pense que la collectivité pourra en tirer bénéfice. Il considère que ce projet pourra augmenter l'utilité collective, même si cela peut ne pas être le cas exceptionnellement. Il n'expose en général pas un projet dont il est persuadé qu'il créera de la désutilité collective. Cette utilité collective est l'un des fondements de l'intérêt public du projet. Il s'agit d'en retirer plus d'avantages que d'inconvénients. Le problème est que ces avantages et ces inconvénients vont être redistribués.

Les inconvénients sont assez localisés et sont donc relativement forts, alors que les avantages sont généralement dispersés sur un grand territoire. Les retombées positives semblent minimes à l'échelle individuelle. Il en est souvent ainsi. Peu de gens très impliqués et offensifs sur le projet se confronteront à beaucoup de gens concernés mais moins offensifs. Des conflits surgissent et ils apparaissent, non seulement dans le cadre des grands projets routiers, mais aussi, par exemple, pour un simple projet d'échangeur ayant suscité des réactions dépassant ce qui était attendu. Ce projet a posé le problème de conflits d'intérêt entre territoires.

Je vous fais transmettre un document tout à fait factuel. Je souhaite en effet étayer ma présentation sur des exemples. Il s'agit de caractériser l'ampleur des territoires sur lesquels se déroulent ces conflits et de distinguer, entre les différents types de réseaux dont j'ai parlé, les réseaux dédiés dans la maîtrise d'ouvrage de l'Etat et les réseaux de voirie ordinaire. La maîtrise d'ouvrage est assurée soit par les Départements, soit par les communes. Nous distinguons la voirie parisienne de la voirie de banlieue.

Il existe trois colonnes dans ce tableau. Prenons le cas des réseaux dédiés à maîtrise d'ouvrage d'Etat. J'ai distingué, dans la continuité du propos que je viens de tenir, une aire d'influence directe (l'endroit où le projet est effectivement mis en place) et l'aire d'influence élargie sur laquelle vont s'opérer les transferts de trafic, l'extension des difficultés et des avantages dont certains peuvent être importants et d'autres beaucoup plus légers. J'ai retenu deux exemples.

L'un d'eux fait suite à un débat public récent et concerne l'autoroute A12. Ce projet d'autoroute nouvelle, de déviation de la RN10, se caractérise par un tracé impliquant directement 90 km² de voirie et 130 000 habitants. Il s'étend sur un seul département et concerne neuf communes, un syndicat d'aménagement, un PNR et le Conseil régional, lui aussi touché par le projet mais pas au même degré que les communes et les Départements. Le niveau de territoire élargi sur lequel vont s'effectuer les transferts de trafics porte sur 400 km² et 500 000 habitants. Si un seul département, un syndicat et un PNR sont concernés, 36 communes sont impliquées par le projet. Aussi quand le maître d'ouvrage, doté de pouvoirs importants, vient présenter son projet, il se retrouve face à un Département, au Conseil régional et à 36 communes. Chacun de ces acteurs défend ses intérêts pouvant être locaux

ou régionaux et pas nécessairement convergents. Le projet reste tout de même un projet important puisqu'il concerne l'aire d'influence élargie et neuf communes plus spécifiquement touchées. Parmi elles, certaines seront farouchement opposées au projet, d'autres demanderont à ce qu'il soit amélioré.

Le deuxième exemple de projet a aussi fait l'objet de discussions récemment. Il n'a pas donné lieu à débat public mais à de longues concertations. Il s'agit du projet de l'A103 entre Villemomble et la Marne. L'aire restreinte du projet est de 70 km², l'aire élargie de 150 km². La population touchée varie entre 200 et 500 000 habitants. Le territoire du projet couvre trois départements – ce qui complique beaucoup les choses – et six communes. Pour le territoire élargi, il est question de trois départements et de 14 communes. De fait, les réunions organisées par la DRE se passent dans des salles combles où les personnes discutent du moindre aspect du projet.

Dans ces deux exemples, l'Etat, maître d'ouvrage avec beaucoup de pouvoir, se retrouve en butte à un certain nombre de difficultés et de disparités à gérer.

Passons à la voirie parisienne. Elle a pour maître d'ouvrage la Ville de Paris. Le premier exemple de projet que je mentionne ici concerne le pont Charles de Gaulle. Il est important puisqu'il concerne 12 arrondissements, soit la quasi-totalité de la Ville de Paris, sur un territoire élargi. Lorsqu'il sera question de discuter des problèmes inhérents au projet, le Maire de Paris discutera uniquement avec les électeurs de la Ville de Paris. Il parlera aussi avec l'Etat, ce dernier ayant des pouvoirs de police, et avec le Conseil régional, celui-ci ayant contribué au financement de l'opération. Ces acteurs ne sont pas, cependant, des opposants farouches. Ils abordent les problèmes financiers et n'émettent pas de contestation sur l'utilité même du projet.

Pour l'aménagement du Boulevard des Maréchaux et du périphérique de Paris, une concertation a lieu avec les communes riveraines touchées par les effets du projet. Le Maire de Paris n'a toutefois de comptes à rendre qu'à ses électeurs directs dans ses décisions. Il réalise un projet, qui concerne tout de même 12 kilomètres de voirie, ce qui le rend comparable à celui de l'autoroute A 12, et n'a de discussion qu'avec ses électeurs.

Prenons pour comparaison l'exemple d'un projet de voirie de banlieue, ayant trait à un pont sur la Seine. Le territoire de projet est très restreint. Juste un département et deux communes seront directement concernés, ainsi que les partenaires habituels que représentent l'Etat, le Conseil régional et le STIF. L'aire d'influence est beaucoup plus large : de 200 km², 300 000 habitants, 18 communes et 2 départements, un territoire d'aménagement, etc.

Cette situation entraîne un type de conflit extrêmement centré entre les deux communes, portant, non pas sur le pont, très facile à réaliser, mais sur les têtes de pont, beaucoup plus difficile à mettre en place, car les trafics débouchent à leur niveau. Toute commune qui voit un pont déboucher sur son territoire voit également des trafics surgir. La réalisation de cet édifice comporte quelques avantages puisque les habitants de la commune concernée pourront traverser la Marne, mais aussi beaucoup de désavantages et notamment l'arrivée de trafics en provenance d'autres communes sur son territoire. L'essentiel de l'utilité acquise est quant à elle diluée entre les communes des alentours. Ces dernières sont conscientes que les deux communes devront supporter les nuisances du pont. Cela rend leur soutien au projet relativement passif. Elles savent que les communes directement touchées auront à supporter de lourds inconvénients, en contrepartie du bienfait récolté par la zone d'influence du projet.

Je terminerai mon propos en citant un autre exemple de projet. Le boulevard urbain de Saint-Ouen représente une opération dont nous pourrions penser qu'elle est assez facile à réaliser. Il s'agit d'une simple voie à construire sur des emprises réservées depuis des décennies déjà. Si le territoire restreint concerne deux départements et deux communes, le territoire élargi met en scène quatre départements, deux maîtres d'ouvrage, cinq communes dont Paris, le Conseil général de Seine-Saint-Denis et celui des Hauts-de-Seine, ainsi que les autres partenaires habituels. Du fait de la multiplicité des intervenants et des maîtres d'ouvrages, un projet aussi simple devient extrêmement difficile à monter, quel que soit son intérêt pour la collectivité.

Voilà ce que je voulais apporter comme informations complémentaires. Tout mon propos peut sembler abstrait. Il démontre pourtant que, pour gérer correctement ce genre de problèmes, il est primordial que la démarche du maître d'ouvrage soit cohérente avec le territoire sur lequel il intervient

politiquement et administrativement. L'exemple de Paris le montre. A difficulté de projet égale, ce qui peut être réalisé en une mandature à Paris, est impossible à réaliser en une mandature loin du centre-ville. Je vous remercie de m'avoir donné la parole.

**Jean-Paul PLANCHOU** – Merci Monsieur FRADIN. Avez-vous, chers collègues, des remarques ou des questions ?

Claude PERNES - Ces deux projets, je les connais bien pour les avoir appréhendés et pour avoir participé à de multiples réunions les concernant. C'est leur coïncidence qui nous incite à dire qu'il faut transformer de façon radicale le mode de décision en place.

Pour les projets liés à l'autoroute A103 et le boulevard urbain de Clichy-Saint-Ouen, nous ne sortirons jamais de l'ornière. Le Conseil régional, à travers le SDRIF, a rayé de ses objectifs le prolongement de l'autoroute sous le poids d'une pression subjective. Je signale que ce réseau ne dessert pas Villemomble mais débouche dans la ville de Rosny-sous-Bois. Il s'agit d'une espèce de tuyau dans lequel circulent 45 000 véhicules par jour, lesquels se déversent dans toutes les petites voiries de Villemomble et des alentours. Les négociations voient se confronter ceux qui sont en faveur du projet, ceux qui y sont opposés, les uns et les autres prenant position en fonction du plus ou moins grand désagrément occasionné à leur commune.

C'est là un exemple de parfait gâchis, puisque l'Etat s'est déjà rendu propriétaire de la quasi-totalité des emprises foncières. Nous sommes confrontés à des réunions à n'en plus finir, dans lesquelles plus personne ne décide de quoi que ce soit puisque des majorités politiques se dessinent. Ces situations sont inextricables et sans solution. Elles illustrent combien il est nécessaire de trouver un mode de décision où l'intérêt général puisse être discuté à un niveau pertinent. Une autre difficulté réside dans le fait que les populations sont invitées à s'exprimer. Dans ce cas de figure, l'intérêt général se heurte à l'intérêt particulier.

Le projet de l'A103 constitue une exception absolument extraordinaire, avec un petit bout d'autoroute comparable à un tuyau coupé qui charrie des voitures, entraînant toutes les difficultés que nous pouvons imaginer. Ce genre d'exemple prouve qu'il convient de mettre en place un niveau de décision situé peut-être ailleurs qu'à l'échelle du maire du coin, lequel ne veut pas déplaire aux habitants d'un tissu pavillonnaire qui serait sacrifié sur l'autel de l'intérêt général.

**Jean-Paul PLANCHOU** – Il existe en effet une tension qu'il convient de relever entre ce besoin de cohérence et la démocratie participative qui est aujourd'hui un passage obligé. Guy BONNEAU a demandé la parole.

**Guy BONNEAU** – Je souhaite faire quelques remarques. Concernant les propos de Francis ROL-TANGY, je pense que l'enquête publique du SDRIF montrer des choses intéressantes. Le schéma que vous avez décrit avec un RER possédant des terminus rapprochés, en forme d'une sorte d'étoile, a été introduit dans le document du SDRIF. Il s'agit d'une certaine révolution par rapport à ce qui existe aujourd'hui. Il sera intéressant d'avoir les réactions des habitants et des élus sur ce sujet.

J'ai une question par rapport aux différentes propositions de la DRE. Il me semble qu'un certain nombre d'enjeux étaient en débat, notamment le problème des péages urbains. Toute la problématique des ressources nécessite, me semble-t-il, de s'interroger sur les compétences du STIF et les processus de gouvernance. Il m'intéresserait de savoir quelles sont propositions de la DRE en la matière.

S'agissant de l'intervention d'Alain MEYERE, ce qui m'a intéressé surtout est le premier schéma qu'il a présenté. Je souhaite savoir si ce polycentrisme est le fait de tous les déplacements ou simplement des déplacements professionnels. J'aimerais également savoir ce qu'il en est de la sensibilité de la géographie. Je suppose que la réalisation de cette cartographie repose sur un critère. Les déplacements ne concernent jamais une zone à 100 %. La cartographie est-elle très sensible au critère que vous avez mis en place ? Si ce n'était pas le cas, il s'agirait d'une indication vraiment très intéressante. Je vous serais reconnaissant de nous éclairer un peu sur le sujet.

**Francis ROL-TANGUY** – Lorsqu'il a été question de revisiter le système RER, avec la mise en place du plan d'urgence du RER D, les concertations qui se sont déroulées ont abouti, si je caricature un

peu, à une demande de *statu quo*. Quand l'information est donnée aux voyageurs, que des trains se rendent à Paris et sont arrêtés à Juvisy, il ne me semble pas étonnant que les usagers manifestent leur mécontentement.

Un bon fonctionnement n'est possible que si la fréquence des RER à destination de Paris est doublée et si des matériels adaptés sont proposés. Ce que les usagers vont perdre en termes de correspondances, ils vont le gagner en fréquence et en confort avec un matériel plus adapté. C'est pour cela que j'appelle à la mise en place d'un système TER dans la zone concernée. Lorsqu'il est question de zones très denses, desservies par les matériels du métro et du RER, ces matériels induisent de rester debout. Les voyageurs ne sont pas destinés à rester longtemps. L'objectif poursuivi consiste à augmenter la capacité des trains. Il est vrai qu'en province, en dehors des grandes agglomérations, les matériels sont conçus pour que les passagers soient assis et non debouts, comme le montre la surface réservée aux sièges.

Pour les destinations plus lointaines que l'Ile-de-France, il est davantage possible de proposer des matériels de ce type - que je qualifie d' « assis » - que des matériels « debout». Il y a des expérimentations à mener. Celles-ci sont nécessaires, car s'il n'y a pas un système de retour, les gens ne voudront pas que nous nous engagions dans de tels projets. Il faudra mettre quelque chose dans la balance. Il n'est pas possible de se contenter de dire aux voyageurs qu'ils n'avaient pas de correspondance dans le passé alors qu'aujourd'hui ils en ont une. Une telle attitude nous exposerait à une réponse négative de leur part.

Il faut leur offrir un service différent. Je reste persuadé qu'en Ile-de-France, le critère de la fréquence représente un critère très important. Lorsque 10 à 12 trains circulent à l'heure, la suppression de l'un d'entre eux n'est pas remarquée par l'usager. En revanche, quand pour des raisons d'exploitation, un train est supprimé alors qu'il n'en circule que deux à l'heure, les usagers s'en rendent compte de suite. Il existe des systèmes pour faire en sorte que l'exploitation repose sur un trafic d'un train toutes les 10 à 15 minutes. Une telle fréquence changerait les choses car elle permettrait que les horaires ne soient plus aléatoires et aux gens d'avoir un meilleur état d'esprit.

Il faut que l'exploitation du système RER réponde à ces conditions. Pour verser dans la caricature, il n'est pas question d'envoyer des A380 à Rodez. Pourquoi envoyons-nous des matériels à deux niveaux vers des destinations où il y a seulement 3 000 voyageurs par jour ? Un tel système n'est pas adapté et coûte cher, car l'irrégularité des trains nécessite l'installation de systèmes de sécurité plus importants.

Je ne suis pas revenu sur la problématique du péage urbain. La question des recettes nouvelles doit être abordée dans une optique précise, visant au développement du système et à la promotion du report modal. Cet objectif renvoie à la recherche d'une bonne gestion des transports collectifs et des systèmes tels que les systèmes magistraux, le système autoroutier qui est d'une importance majeure en Ile-de-France. Tous ces projets nécessitent des financements. Pour moi, le péage urbain en fait partie. Se demander de quel système de péage il pourrait s'agir et comment nous pourrions l'organiser constitue un autre débat. Des formules variées sont appliquées dans différentes villes d'Europe. Le PHP a, par exemple, été choisi à Milan. Il s'agit d'un péage visant à lutter contre la pollution. Il faut ouvrir ce dossier car, en termes d'exploitation, nous serons confrontés à des coûts de plus en plus élevés.

Pour ce qui concerne le système routier, il serait envisageable de discuter deux ou trois sujets, une des priorités consistant à gérer ce système efficacement. Le système SIRIUS permet, par exemple, à l'usager, de savoir ce qui se passe sur le réseau routier et ainsi de procéder à une régulation du système, l'usager tenant compte de l'information qui lui est délivrée. Il n'est pas passif par rapport à cette information et peut choisir de changer d'itinéraire. Ce genre de dispositif doit être développé à l'avenir, en lien avec les transports collectifs. Il serait opportun, lorsque la circulation est bloquée, de signaler avec le système SIRIUS qu'il est possible de se garer à Noisy-le-Grand et d'atteindre la station Opéra en 20 minutes. Il serait intéressant d'afficher de telles informations, de préciser, par exemple, combien de temps il faut pour aboutir à Bercy. Pour l'heure, nous n'avons jamais obtenu la coordination nécessaire de la part des exploitants ferroviaires et de la RATP pour mettre en place cet affichage. Toutefois, il ne faut pas en déduire que cette mise en place ne sera jamais possible. Nous devons y parvenir. Une autorité organisatrice unique aurait une plus grande capacité à effectuer cet affichage.

Le fait de donner une information aux automobilistes pour avoir une bonne régulation du trafic ne revient pas à favoriser l'utilisation des voitures. Il s'agit d'un simple service n'ayant rien à voir avec une incitation à l'usage de l'automobile. Il serait bien qu'une seule autorité organisatrice soit responsable d'un tel système. Une telle organisation permettrait l'instauration d'un couplage entre péage et tarification des systèmes de transport collectifs. Elle aurait son intérêt dès demain.

Il est même possible d'aller plus loin et de coupler péage, tarification des transports collectifs et stationnement. Il y a aujourd'hui un savoir-faire technique qui n'existait pas hier. Il faudrait l'utiliser pour simplifier le système. Sur ces questions de transport en commun, beaucoup d'enjeux d'ergonomie que nous mesurons mal se posent encore.

Ne pas avoir une carte orange dans sa poche lorsque nous circulons en voiture constitue une barrière. Il faut insister sur ce point et nous diriger vers une simplification du système à l'avenir, comme cela a pu être le cas avec le lancement de la carte orange, et proposer une méthode permettant une utilisation de tous les modes de transport. Nous ne sommes pas uniquement des piétons, des automobilistes ou usagers des transports en commun. Avec une diversité des usages et des offres, il est possible d'obtenir un meilleur équilibre des transports que celui que nous connaissons aujourd'hui, sous réserve du respect de quelques conditions : développer les compétences d'une autorité régulatrice unique en termes de champs d'activités pour permettre de lier les enjeux du péage avec ceux du transport collectif.

### Jean-Paul PLANCHOU - Merci. Monsieur MEYERE?

**Alain MEYERE -** Je vais répondre à Guy BONNEAU et je vais compléter, si vous me le permettez, ce qu'a dit Francis ROL-TANGUY.

Pour répondre à Guy BONNEAU, le premier schéma que je vous ai montré reprend les déplacements entre domicile et travail tels qu'ils apparaissent dans le recensement. A la question de savoir s'il y a un seuil à partir duquel le processus est arrêté, la réponse est que le processus s'arrête tout seul. S'il devait être poursuivi, tout s'agglomèrerait.

Sur les propos de Monsieur ROL-TANGUY au sujet des péages, je souhaite revenir sur l'expérience qui est la nôtre en Europe en la matière. Il n'y a qu'à Oslo que le système urbain de péage, mis en place en 1991, représente un péage de financement. Il a été conçu pour rapporter de l'argent et financer les transports. Il finance à 80 % des opérations routières sous maîtrise d'ouvrage d'Etat et à 20 % les transports collectifs d'Oslo. C'est le seul péage urbain à fonctionner de la sorte. Du coup, il a des conséquences sur la conception du système. Ainsi, il n'est pas question de dissuader les usagers de la voiture, mais plutôt de fidéliser les gens en leur offrant, par exemple, des abonnements. Le passage au péage ne coûte pas cher. De fait, il ne dissuade pas d'utiliser la voiture. Nous observons, au contraire, qu'il suscite les mêmes réactions que celles existant pour les transports collectifs : si nous disposons d'une carte orange, il n'y a pas d'obligation d'amortir celle-ci.

Le péage de Londres n'est pas un péage de financement. Il s'agit d'un péage de régulation. Il se caractérise par des coûts de fonctionnement relativement élevés, de sorte que le produit financier du péage s'avère négligeable. Le péage en question se trouve sur la partie centrale de la ville et couvrait au départ 20 km². Il couvre désormais entre 30 et 35 km². Cette superficie donne un ordre d'idée. Souvenons-nous que Paris couvre 100 km². Un autre péage est à l'étude à Londres. Il s'agit d'un péage écologique, antipollution, qui devrait être mis en place dans cette ville dans très peu de temps. Il vise à lutter contre la présence des microparticules et des oxydes d'azote émis surtout par les poids lourds. Toutes les études montrent que les recettes de ce péage ne suffiront pas à couvrir ses coûts. Ce péage est destiné à inciter à l'abandon et au remplacement des véhicules qui ne répondent pas aux normes anti-pollution.

Le système qui vient d'être mis en place à Milan fonctionne avec un écopass. Il ressemble au péage écologique appelé à voir le jour à Londres. Il concerne les voitures autant que les camions et consiste en une sorte de permis de circuler valable en centre-ville. Il est modulé en fonction du niveau de pollution et plus spécifiquement de la pollution par microparticules.

J'ai un commentaire à apporter sur ce qui a été dit de la réorganisation des services RER. Le système décrit par Monsieur ROL-TANGUY est extrêmement séduisant car tous les bénéfices qui peuvent en

être attendus semblent très évidents, tant du point de vue technique que financier. Ce système n'est cependant pas tout à fait présent dans le SDRIF, puisqu'un certain nombre d'amendements ont conduit à prolonger le service des RER. Il y a eu beaucoup de travail, de réflexions et de communications sur le thème du métro express régional. Mais il me semble que le travail n'a pas été assez poussé s'agissant du reste du réseau, lequel n'est pas un réseau au rabais, en particulier en termes de qualité de service. Il me semble donc important de travailler sur ce dernier et de mieux l'expliquer au public. Je vous remercie.

### Jean-Paul PLANCHOU - Merci Monsieur MEYERE. Gabriel?

**Gabriel MASSOU** – Il est possible d'aborder ce débat sur les transports de différentes manières. Ce qui m'intéresse est le rapport qui existe entre ce sujet et notre commission. Il s'agit d'un thème très intéressant. Il existe aujourd'hui un outil permettant d'avoir une organisation régionale des transports, lequel peut évoluer. Au-delà des appréciations des uns et des autres, la question du financement des transports se pose, ainsi que celle concernant la mise en place d'une autorité spécifique.

Faut-il créer, dans notre région, une autorité régulatrice, dont nous ne disposons pas, en charge notamment des financements. Les nouveaux financements présentés se traduisent tous – il s'agit des limites actuelles du STIF – par un recours immédiat aux usagers, que ce soit pour les transports collectifs ou la voiture, comme le montrent les expériences de péages autoroutiers et périphériques. Ils aboutissent à éluder la question suivante : comment décider des prélèvements ailleurs que dans la sphère d'autorité et de compétences ? Vu le prix de l'énergie aujourd'hui, l'automobiliste est déjà largement taxé. L'enjeu est donc d'identifier l'outil politique qui permettra de décider du reversement des taxes, aussi bien pour l'industrie automobile que pour les compagnies pétrolières et l'Etat. La solution facile consiste à taxer l'usager. Or je pense qu'il l'est déjà assez.

Ma deuxième remarque est la suivante : nous ne sommes pas confrontés à un manque de recettes pour le fonctionnement, mais à des besoins de recettes pour l'investissement. L'écart entre le taux d'équipement de Paris et le taux d'équipement de la zone dense montre que si nous pouvons souhaiter inciter les automobilistes à utiliser les transports collectifs, un certain nombre de réseaux sont déjà en limite de saturation en termes de fréquence et de charge. Or il y a des limites à l'entassement. Nous sommes en face de besoins d'extension du réseau dans des zones ayant connu ces dernières décennies une densification et qui ne bénéficient pas de la qualité de réseau de Paris.

Comment pouvons-nous faire pour financer les infrastructures? Le STIF a-t-il besoin d'évoluer ou faut-il une autorité nouvelle autorisée à effectuer des prélèvements pour financer des infrastructures ? Où se trouve aujourd'hui l'organisation compétente pour procéder à des prélèvements forts permettant de financer les infrastructures ? La mise en place de péages ne règlera pas le problème de la différence de prélèvements frappant les populations parisiennes et celles des villes de banlieue. Les inégalités en termes de richesse et de prélèvements au niveau des territoires ne peuvent pas êtres abolies aujourd'hui au travers du STIF.

Que le Parisien aujourd'hui paie peu d'impôts par rapport à un habitant d'une ville de banlieue qui est pauvre est une incongruité que les débats internes ne règlent pas. Faut-il aller vers une nouvelle construction politique en lle-de-France via la Région ou d'autres structures ou disons-nous que le STIF suffit à pour gérer les transports franciliens ? Le Président de la République a posé cette question. Je n'ai pas la réponse. Elle ne se limite pas à la problématique des transports, nos syndicats intercommunaux ayant à gérer d'autres sujets. L'aborder nous oblige à trancher le débat sur l'utilité d'avoir une nouvelle autorité politique et administrative susceptible de réduire les inégalités. Des mesures ont été prises depuis longtemps et n'ont pas réglé certains problèmes. Il nous faut travailler sur des réformes plus globales. Il s'agit du rôle de cette commission. Je ne suis pas sûr qu'en nous saisissant uniquement des transports, nous disposions des outils suffisant pour répondre à la question.

### Jean-Paul PLANCHOU - Francis?

**Francis ROL-TANGUY** – Nous nous sommes effectivement limités, Monsieur FRADIN et moi-même, à traiter de la question des transports. S'il s'agit de dire que le dispositif n'a de sens que s'il existe une échelle pour effectuer des péréquations plus larges, je suis tout à fait prêt à souscrire à cette idée. Il me semble que les deux approches ne s'excluent pas. Mais nous avons besoin tout de même d'outils

financiers adaptés aux enjeux et aux buts que nous nous fixons. De ce point de vue, le versement transport constitue aujourd'hui un véritable outil de péréquation. Il est tout de même bien plus cher à Paris qu'en moyenne et en grande couronne. Il est, dans son esprit, bien représentatif de la péréquation qui pourrait être recherchée en matière de fiscalité locale par exemple.

Pour le stationnement, le fait que l'amende payée pour dépassement de temps de stationnement soit au même prix au niveau des Champs-Élysées que dans le centre de Longjumeau ou du Plessis-Trévise n'est pas normal. Le tarif horaire du stationnement n'est pas le même aux tréfonds de l'Île-de-France que dans les environs des Champs-Élysées. Par contre, l'amende est la même, ce qui est anormal. Les systèmes doivent changer pour être représentatifs d'une certaine politique de transport.

La mise en place des péages renvoie à la même question : de quelle politique des transports parlonsnous ? Les péages ne résolvent certes pas complètement les problèmes financiers. Nous ne pouvons pas régler ces difficultés uniquement pas une politique propre aux transports.

**Jean-Paul PLANCHOU** – Merci Francis. Comme l'a indiqué Gabriel, le thème choisi est intéressant dans le sens où il nous interpelle beaucoup du fait de la difficulté que nous avons à l'inscrire dans un cadre d'organisation structurelle. Si nous restons dans les domaines fonctionnels, la situation est très différente. Une partie de la réponse à ton interrogation se trouve dans les propos de Francis ROL-TANGUY pour qui il est nécessaire d'approfondir, de relier, coordonner et dynamiser les AOP. Encore faut-il en avoir une conception dynamique et non pas administrative, avec de nouveaux territoires qui s'inscrivent dans un ensemble chargé de mettre en place la péréquation!

Nous voyons bien que ces territoires ne correspondent pas aux autres territoires dont il a été question à propos des autres domaines que nous avons évoqués tels que le logement. Plus nous abordons des politiques concrètes, plus je suis frappé par la disparité ou par la profonde diversité des conceptions territoriales dont il s'agit de rendre compte. Plus nous donnerons à un ensemble large et cohérent les compétences de pouvoir et la maîtrise de travaux, mieux il en sera. Par la suite, il faudra bien sûr prendre en compte les démocraties locales, comme il a été indiqué tout à l'heure. Une très grande diversité des intérêts territoriaux apparaît au fur et à mesure que nous passons les politiques concrètes en revue. Je donne la parole à Pascale LE NEOUANNIC pour la conclusion.

Pascale LE NEOUANNIC – J'ai juste une question. Je n'ai malheureusement pas pu assister à l'ensemble des exposés. Il a été fait référence à une AOP différenciée selon les zones. Or, pour ce qui concerne la zone centre, ne pensez-vous pas que sa problématique est différente de celle des autres zones ? Ne demande-t-elle pas de nous interroger plus précisément sur la nature de l'AOP de la zone centre par rapport à une autre AOP qui serait organisatrice de transports dans une zone située à la limite du 77 et du Loiret ?

**Francis ROL-TANGUY** – J'aurais du mal à apporter une réponse définitive à cette question. Il s'agit d'un chantier ouvert et nous avons besoin de réfléchir au sujet. Je crois tout de même qu'au niveau d'une zone dense, effectivement trop à l'étroit dans les limites de Paris intra-muros, les décisions deviennent naturellement compliquées. Une fois que nous repoussons ses limites, plusieurs frontières existent pour elle. Néanmoins, nous avons un grand intérêt à retrouver de la proximité.

La réforme et la décentralisation du STIF ont permis de préserver le STIF. Il s'agit d'un point très important, mais pas de la fin de l'histoire. Nous savons, par exemple, que persistent des règles de coordination qui datent de 1949. Il n'est peut-être pas très raisonnable de nous appuyer sur elles pour construire l'avenir. Nous avons encore du pain sur la planche et nous avons préservé l'essentiel. Le STIF aura, selon moi, à se trouver des interlocuteurs de proximité, y compris au niveau de la zone dense, un secteur plus large que Paris.

Dans la grande couronne, un certain nombre de zones mériteraient de recevoir le statut d'AOP de proximité. Il en est de même de grandes agglomérations de province. Prise sous cet angle, cette question serait abordée différemment, c'est-à-dire indépendamment de l'angle parisien, ce qui aurait pour mérite de retrouver de la cohérence par rapport au système de tarification qui lui aussi a vécu. Seules de telles approches peuvent permettre de prendre en compte le problème du stationnement, d'améliorer le dispositif en place et d'aborder un certain nombre de sujets dits de proximité. Car s'il s'agit juste de dépénaliser le stationnement afin de renforcer le produit des amendes parisiennes, seulement la moitié du chemin aura été effectuée.

Le STIF devrait voir ses compétences s'élargir à tous les transports pour pouvoir les gérer d'une façon plurimodale. Il ne se focaliserait alors plus sur les transports collectifs. L'intérêt de maintenir le STIF vient de sa capacité à accueillir de nouvelles compétences telles que l'exploitation de la circulation routière. Il y aurait des bénéfices à ce que l'ensemble des transports soit géré d'une même main.

Jean-Paul PLANCHOU – Merci à tous. Nous nous retrouverons donc le 18 janvier prochain.

La séance est levée à 13h10.

# **SEANCE DU 18 JANVIER 2008**

### **Etaient présents:**

M. Guy BONNEAU – Mme Catherine CANDELIER – Mme Francine GUILLAUME – M. François LABROILLE– M. Gabriel MASSOU – M. Claude PERNES – M. Jean-Paul PLANCHOU – Mme Christine REVAULT-D'ALLONNES

#### Etaient excusés ou absents :

M. Guillaume BALAS – M. Martial BILD-Mme Véronique CARANTOIS – Mme Elisabeth DE FRESQUET – M. Antoine DUPIN –Mme Anne HIDALGO – M. Roger KAROUTCHI – M. Jean-François LAMOUR – Mme Pascale LE NEOUANNIC- Mme Marianne LOUIS – M. Guillaume VUILLETET

## Participaient également à la réunion :

Mme AZEMA, conseillère technique, cabinet du président

Mme DUSSART, groupe Les Verts Mile EYMARD, groupe Les Verts M. GAUSSEN, groupe PS Mile LE HERVET, groupe PS Mile VERGNAUD, groupe CACR

M.LACOSTE, Directeur général adjoint délégué à la stratégie et au développement, IAURIF M.CHAUVEL, <u>Département Démographie - Habitat - Equipement et gestion locale</u>, <u>Etudes financières</u> et gestion locale, IAURIF

Mme MANCRET-TAYLOR, Directrice Mission SDRIF, UAD M.LIENARD, chargé mission, Mission SDRIF, UAD

Mme Dominique VOYNET, Sénatrice de la Seine-Saint-Denis

Pierre SIMON, Président de la Chambre Régionale de Commerce et d'industrie Paris- lle de France (CRCI) et de la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Paris (CCIP)

Michel CAFFIN, Conseiller Régional (78) et Président de la Chambre Régionale d'Agriculture Seineet-Marne / Ile-de-France

Laurent DAVEZIES, Professeur à l'Université de Paris 12

Pierre VELTZ, Professeur à l'ENPC - chercheur associé au CSO

Claude PERNES - Monsieur le Président Jean-Paul PLANCHOU ne va pas tarder à arriver. Aussi je vous propose de commencer la séance dès à présent. Nous reprenons aujourd'hui les travaux de notre commission avec Madame Dominique VOYNET, que nous avons le plaisir d'accueillir. Je rappelle que cette commission a été mise en place par le Conseil régional. Elle a pour mission d'imaginer les scenarii susceptibles d'être déployés pour gérer au mieux la question à géométrie variable de la gouvernance régionale en Ile-de-France. Il s'agit pour nous de régler le problème de la décision sur un territoire qui se caractérise par ses nombreuses disparités. Nous procédons actuellement à un tour de tables des personnes à même de nous éclairer sur ce sujet et Madame Dominique VOYNET en fait partie.

**Dominique VOYNET** – Merci à tous d'être là ce matin. J'ai bien noté qu'il est difficile d'être présent à 9 heures 15 - à l'heure -, au Conseil régional d'Ile-de-France.

Nous pouvons gagner du temps en évitant de refaire un diagnostic de la situation de l'Ile-de-France. A la lecture des documents préparatoires et des comptes-rendus des précédentes auditions, j'ai pu constater que les choses sont bien cadrées. Je me contenterai donc de formuler différentes propositions et de commenter celles que d'autres ont formulées avant moi, que ce soit dans les medias ou dans les enceintes institutionnelles. Il me semble que la situation de l'Ile-de-France a trop souvent été examinée sous l'angle des limites et des périmètres. Elle ne l'a pas assez été sous celui des dynamiques territoriales, des coopérations et des rythmes de vie des citoyens et des entreprises qui y sont implantés.

Je suis toujours gênée lorsque je me penche sur des schémas et des analyses où la culture « datarienne » est reconnaissable. J'ai alors l'impression que nous nous situons dans l'à-plat et non dans les trois dimensions. Celle du temps est d'ailleurs insuffisamment intégrée dans ces travaux. Je constate également que nous avons trop souvent abordé le sujet qui nous occupe ici au travers du prisme de la relation entre Paris et sa périphérie. Nous nous sommes trop concentrés sur la relation entre l'Île-de-France et le territoire national. Le débat s'est très largement focalisé sur les besoins et les intérêts de Paris. Le champ de ce que nous pouvons décider ensemble a été délaissé.

Qu'est ce qu'une région-capitale au 21ième siècle ? Pour répondre à cette interrogation, ce ne sont pas sur les problèmes de Paris que je souhaite prioritairement me pencher. Je trouve la prise en compte de l'ensemble des préoccupations des territoires de notre région plus fructueuse. L'Ile-de-France se caractérise en effet par des histoires et des intérêts divers. Réfléchir à ce que peut-être la ville du 21<sup>ième</sup> siècle est une tâche très politique. Elle devient d'autant plus intéressante que nous partons d'une culture urbaine forgée par l'histoire. Notre imaginaire est d'autant plus stimulé que notre point de départ est la vie des gens et pas seulement la logique des territoires.

Nous devons prendre en compte l'évolution des temps et des modes de travail ainsi que la façon d'habiter. Nous devons éviter de nous contenter d'une approche basée sur la géographie physique des territoires. Il me semble aussi que nous ne pouvons plus raisonner à partir des limites des communes. Les territoires de vie débordent très largement de leur périmètre. Un maire qui se sent menacé par la mondialisation, par l'Europe, par l'Etat ou par les communes contiguës a pourtant le réflexe de se replier sur sa commune. Il se perçoit comme le défenseur de sa commune et de sa population, à rebours de toutes les réalités de son territoire. Il est très préjudiciable que chacune des très nombreuses communes d'Ile-de-France soient susceptibles d'adopter une telle politique de défense

Je souhaite pour ma part réfléchir à partir de ce que nous vivons, en incluant les temps du travail, de la culture, de la formation, de l'éducation et des relations avec les autres. Cette approche connaît de plus en plus de succès dans les grandes communautés et métropoles d'Europe.

Puisque nous nous intéressons à l'avenir de l'Ile-de-France et de Paris, nous sommes contraints de prendre en considération l'organisation du pays tout entier. L'Etat doit cesser d'imposer ses décisions sur un mode hiérarchique. Il lui revient d'impulser et de coordonner le processus de décision et non pas de s'y immiscer. Il doit prendre sa part des efforts qu'il attend de notre collectivité. Je parle ici de son intervention financière mais aussi de son rôle en matière foncière. Je suis fatiquée d'entendre

l'Etat donner des leçons aux communes en matière de logement et de zones d'activité. C'est le plus gros propriétaire foncier de France et il gère son domaine au coup par coup, d'une façon qui n'est pas du tout satisfaisante. Il est de sa responsabilité de contribuer au-delà de la mise à disposition d'outils économiques et d'une manne financière. Il lui revient d'intervenir en mettant à disposition des communes une partie des immenses territoires qui lui appartiennent. C'est une nécessité incontournable pour mener une politique ambitieuse de construction de logements sociaux.

Je ne pense pas qu'en lle-de-France nous devrions nous contenter d'arbitrer entre une acceptation du statu quo et une action volontariste du chef de l'Etat qui pourrait être tenté de passer en force. Il nous revient d'anticiper plutôt que de subir, d'organiser plutôt que de laisser faire. Dans le territoire dans lequel je vis, la Seine-Saint-Denis, les évolutions semblent, par exemple, se dessiner au fil de l'eau. Les politiques ne sont arrêtées qu'au coup par coup. Les communes jouxtant Paris deviennent le vase d'expansion des activités parisiennes et s'adaptent au fur et à mesure à cette situation. Nous observons des rachats d'ateliers et de logements de la part de personnes qui peinent à s'établir à Paris. Nous sommes également témoins du départ en périphérie proche d'activités qui ne peuvent se développer dans la capitale à cause des prix du foncier. Le statu quo ne convient donc pas. Il nous revient d'établir précisément comment nous devons réagir. Si les outils existants fonctionnaient, nous le saurions.

J'entends dire que nous pourrions nous reposer sur la force des projets, sur un dialogue constructif des partenaires et sur des partenariats accrus. Si c'est effectivement le cas, je me pose les questions suivantes : pourquoi ce qui existe ne fonctionne-t-il pas ? Pouvons-nous nous en remettre uniquement à la bonne volonté des partenaires ? Pouvons-nous, et devons-nous, espérer une aide financière de l'Etat pour initier et amplifier les dynamiques auxquelles nous aspirons ? Des solutions existent déjà par le biais des contrats de région. Elles demeurent cependant insuffisantes pour combler les inégalités ou impulser des dynamiques fortes.

Les difficultés sont évidentes. Les maires « défendent » leurs communes. Certains en font des poches de résistance, d'autres construisent autour de leurs villes des murs virtuels. L'intercommunalité est ainsi particulièrement faible dans certaines parties du territoire. C'est le cas en Seine-Saint-Denis : si nous comptons beaucoup de communes au Nord du département, c'est un certain « chacun pour soi » qui règne. Le dialogue entre les acteurs est très peu développé. Lorsqu'il existe, il tend à éviter le renforcement des coopérations intercommunales plutôt qu'à les amplifier.

Au sein de la commune dans laquelle je vis, il semble plus facile d'établir des coopérations solides avec des pays lointains comme le Viêt-Nam ou le Mali que de discuter avec Bagnolet de l'avenir de certains dossiers. Nous ne parvenons pas à échanger avec les communes reculées du département pour penser ensemble des systèmes de transport cohérents. Dans le même temps, l'ennemi identifié est la commune voisine qui empêcherait la venue du tramway.

Les institutions existantes ne permettent pas d'assurer la cohérence des politiques menées ; il n'y a pas d'outils de coopération solides. Le domaine des transports en souffre lui-même alors qu'il est le secteur le moins mal loti en la matière. Lorsque 25 000 logements sont prévus dans une commune et qu'aucune ligne de transport en commun n'est envisagée pour les desservir, les difficultés rencontrées par les usagers ne sauraient être une surprise sur les routes. Je pense aussi à la répartition des logements sociaux entre l'Est et l'Ouest et entre les différentes communes de la région. Je songe enfin à l'octroi des grands équipements pour tel ou tel territoire. Ces derniers jouent un rôle qui est à l'heure actuelle moins structurant qu'il n'amplifie les différences et les inégalités.

Force est de constater que la négociation, outil de référence de nos politiques territoriales, conduit chacun à défendre son institution, son territoire et ses compétences. L'exemple du dossier du lycée international est illustratif de cet état de fait. Il a en effet suscité de nombreuses et pénibles discussions dans lesquelles l'intérêt des jeunes semblait assez périphérique.

Je souhaite donc que nous anticipions et que nous inventions une nouvelle forme de communauté urbaine. Elle aurait des formes et des compétences nouvelles qui restent à définir. Il est également nécessaire d'identifier à quels besoins elle serait susceptible de répondre. La priorité est pourtant toujours accordée aux besoins et aux intérêts de Paris : il s'agit de veiller à ce qu'elle devienne une métropole internationale capable de rivaliser avec Londres ou Mexico.

Je souhaite, pour ma part, renverser notre approche. Nous devons prendre en compte les inégalités qui frappent les départements situés aux alentours de Paris ; nous devons considérer les inégalités qui existent entre eux et en leur sein même. Il est impératif que nous gardions à l'esprit les besoins identifiés en matière de logements, de zones d'activité économique, de fluidité dans les déplacements et de réduction de l'impact écologique des activités.

Nous ne pouvons pas espérer que les problèmes se solutionnent en attendant que les individus modifient leurs comportements. Personne ne prenait au sérieux le fait que le baril de pétrole puisse atteindre cent dollars l'unité. Alors que nous sommes aujourd'hui confrontés à cette hausse, nous nous avérons incapables de faire évoluer notre politique en matière de transports et de localisation des activités. C'est pourtant nécessaire.

Je me demande si nous ne devrions pas changer notre point de vue et arrêter de vouloir répondre aux besoins de Paris. Ne serait-il pas souhaitable d'organiser l'effacement de la ville-capitale? Ne faudrait-il pas promouvoir des objectifs prioritaires partagés à l'échelle de la région? Je vous propose un exemple très concret.

Je suis membre d'un parti politique qui insiste pour mettre en avant la démocratie participative. Il prône la coopération et la construction collectives. J'ai donc très mal vécu que nos amis parisiens annoncent sans aucune concertation leur intention de rendre le périphérique payant pour les usagers : rien ne peut fonctionner si nous n'établissons pas ensemble des priorités et des alternatives concrètes.

Nous manquons d'outils de coopération. Nous n'établissons pas assez de diagnostics et de priorités dans la concertation. J'aimerais également que nous soyons capables de hiérarchiser nos priorités. Si je prends l'exemple des politiques de transport, je constate que nous en sommes toujours au catalogue de ce qui est souhaitable. Nous ne hiérarchisons pas les priorités. C'est donc une action désorganisée qui se met en place : certains décident du prolongement de telles infrastructures, d'autres font tout autre chose. Nous laissons le hasard et les pressions des clientèles trancher entre ce qui est prioritaire et ce qui ne l'est pas.

Prenons par exemple les débats qui ont eu lieu au moment des violences urbaines de la fin de l'année 2005. Tous les élus de mon département considéraient que le recours aux centres fermés était une priorité. Dans les semaines suivantes, le business a comme d'habitude repris la main : chacun est revenu pour plaider pour son RER, sa station de métro ou sa desserte de bus. C'est humain. Mais il est important d'inventer des lieux où il sera possible de s'exonérer des pressions de chacun et de dire que la priorité est de servir ceux qui ne le sont pas du tout. La priorité n'est pas d'améliorer le service rendu aux populations déjà bénéficiaires de ces services. Plus les citoyens sont implantés loin du centre, plus ils paient chers et moins ils bénéficient des services de base. C'est inacceptable dans un pays qui se dit terre de coopération et de solidarité.

Nous devons arrêter les discours. Je suis prête à dire aux habitants de ma ville qu'ils n'auront pas de station de métro supplémentaire tant que Clichy et Montfermeil ne seront pas desservies correctement. Je ne suis pas sûre que nous soyons tous dans ce cas, et encore moins à sept semaines des élections municipales. Il est impératif d'inventer les outils permettant cette hiérarchisation des priorités.

**Jean-Paul PLANCHOU** – Il faut desservir Clichy et Montfermeil, et proposer en même temps de nouvelles stations de métro!

**Dominique VOYNET** – C'est ce que l'on dit. Il faudrait aussi rajouter le tramway, le bus et le panier de Noël pour les personnes âgées... Nous devons cesser de dire tout et son contraire. Il est impossible de mener tout de front. Nous ne pouvons à la fois baisser les impôts, améliorer le service, renforcer la présence humaine dans les transports en commun, étendre les réseaux, réduire la consommation de pétrole et l'impact sur le climat!

Prenons nos concitoyens au sérieux : demandons-leur les arbitrages qu'ils souhaitent rendre. Une vision différente de la politique pourrait être défendue par une institution comme la Région. Si elle souffre d'être éloignée du terrain, elle bénéficie, du fait de son éloignement, d'une phénoménale marge de liberté. Elle devrait mieux l'utiliser.

C'est un peu vague mais je ne trouve pas dans les documents qui ont été élaborés des éléments qui permettent d'aller beaucoup plus loin. J'ai entendu le discours du Président de la République. Faire du Grand Paris le laboratoire de la modernité urbaine est intéressant. Personne ne nous dit cependant à quoi il pourrait ressembler. C'est ne répondre qu'à une partie du problème que de faire du Grand Paris une sorte de Paris/métropole. Cet ensemble ne répondrait qu'aux besoins de la capitale, même si le respect des partenaires s'imposait.

La perspective que nous nous contentions de ce qui est déjà existant ne me satisfait pas non plus. Souligner l'existence d'un dialogue et l'insuffisance de l'écoute est certes intéressant. Il est néanmoins plus productif d'assumer qu'il nous revient d'inventer une nouvelle forme de communauté urbaine. Ses compétences et sa gouvernance doivent nous permettre de nous soustraire aux pressions.

Des outils de coopérations financières plus efficaces que les piteux outils existants doivent également être créés. L'allocation mise en place par la Région n'est pas suffisante compte tenu des stratégies et des moyens mis à la disposition des départements. Nous ne pouvons pas abandonner les communes face aux longues listes de demandeurs de logements sociaux. Certains départements disposent de 500 € par an et par habitant pour leurs investissements. D'autres ne disposent par résident que de sommes trois fois moindres. Ce sont ceux-là qui sont confrontés à des difficultés sociales majeures. Nous ne pouvons continuer ainsi.

**Jean-Paul PLANCHOU** – Merci Madame la Sénatrice. Pardonnez, je vous prie, mon retard bien involontaire. J'ai entendu une partie de votre propos. Ceux et celles qui m'entourent ont écouté avec attention ce que vous avez dit. Je vous remercie de la franchise de votre intervention. Une petite parenthèse : je tiens à vous rassurer, la Région a engagé dans le cadre du budget de 2008 des financements pour la réalisation du fameux T4.

J'ai entendu que vous affirmez la nécessité d'une prise de responsabilité de l'Etat dans le processus de revalorisation du centre de notre région. L'Etat serait le garant d'une péréquation efficace. Nous sommes dans une région-capitale qui, comme vous l'avez remarqué, se mesure à ses homologues au niveau international. Il est donc effectivement logique et impératif que l'Etat s'y implique.

Vous releviez par ailleurs les grandes insuffisances de la coopération entre collectivités locales. Nous pouvons observer ici les prémices d'un dialogue entre les communes. La Conférence métropolitaine a en effet pour but que nous nous entendions et comprenions mieux. La référence au Schéma directeur en cours d'élaboration est apparue en filigrane dans votre propos. Nous espérons qu'il sera finalisé à la fin de l'année. Il constituera une référence fiable pour appréhender un certain nombre de problèmes que vous avez soulevés, tels que l'aménagement des territoires, la qualité de vie et le vivre ensemble. Ce document est destiné à formuler des orientations qui vont dans ce sens. Elles suscitent le débat entre les forces politiques franciliennes en présence.

Vous souhaitez ardemment qu'un nouvel outil de coopération soit développé pour le cœur d'agglomération. Cet instrument ne se focaliserait pas sur les dynamiques en provenance de Paris, mais sur les communes de banlieue. Si je vous ai bien comprise, il prendrait aussi en compte les dynamiques qui partent de la banlieue vers Paris. Un tel outil serait le produit d'une véritable mutualisation des analyses, des politiques et des financements.

Vous appelez de vos vœux la création d'une communauté urbaine. Vous énoncez ainsi un choix extrêmement fort. Nous voyons bien toutes les implications qu'il peut avoir. Avant de laisser la parole à l'assistance, je voudrais vous demander quels seraient les frontières et le tracé de cette communauté urbaine : y impliqueriez-vous les communes qui se trouvent à la périphérie immédiate de Paris ou proposeriez-vous qu'y soient intégrés tous les départements de la petite couronne ?

**Dominique VOYNET** – J'avais commencé mon propos en parlant du rôle de l'Etat. Je souhaite préciser ce que j'entends par là. Il ne s'agit pas qu'il intervienne pour rectifier le tir lorsque ayant fixé une règle, il est mécontent du déroulé des opérations qui en découlent. Je plaide au contraire pour le renforcement des pouvoirs locaux. Je désire que l'Etat soit le garant de la cohérence et de la préservation des règles du jeu. Il est impossible de rester dans une logique de navigation à vue avec des changements de cap constants. Je demande aussi que l'Etat mette en place les outils de la solidarité financière. Elle deviendra ainsi effective. Je souhaite enfin qu'il prenne sa part dans les questions qui relèvent du domaine foncier : c'est un propriétaire très important.

Je veux souligner que je partage les conclusions du Schéma directeur. Il me semble que les débats qui ont trait à ce document confirment l'ambiguïté du rôle de l'Etat. Il a participé à son élaboration et le travail effectué dans la concertation a dégagé des options nettes et solides. L'Etat a pourtant pris la décision d'y introduire des modifications qui ne correspondent pas à ce qui était envisagé dans le document arrêté en commun. Je le déplore.

J'ai enfin commencé mon intervention en soulignant que la question du périmètre n'est pas celle qui me semble pour l'instant la plus pertinente. Il est nécessaire de s'intéresser aux fonctions que pourrait remplir un nouveau mode de coopération. Nous devons réfléchir à la cohérence des politiques susceptibles d'y être mises en œuvre. Je ne dirais pas que la question des périmètres est secondaire, mais nous pourrions le penser. Si nous nous engageons dans un débat sur son tracé, nous nous exposons à prendre acte d'états de fait. Nous risquons ainsi de devoir acter que la première couronne de la Seine-Saint-Denis devienne le 21<sup>ième</sup> arrondissement de Paris à cause des prix du foncier. Je ne veux pas que nous raisonnions ainsi.

**Jean-Paul PLANCHOU** – A partir du moment où vous exposez une proposition exceptionnellement forte, vous comprenez bien que nous **avons** besoin d'une approche géographiquement précise. Votre grande insistance sur les fonctions à identifier et l'accent que vous mettez sur la dimension coopérative des politiques à développer m'ont beaucoup frappé. C'est une approche structurellement forte. Or il se trouve que nous pouvons promouvoir de telles politiques sans recourir au type de solution que vous promouvez. La gouvernance qui existe dans l'agglomération nous offre, en effet, déjà cette possibilité. Il est vrai qu'elle peut sembler insuffisante : il faut l'amender afin d'apporter des réponses fonctionnelles à nos problèmes.

Je vais donner la parole à mes collègues et vous pourrez rebondir sur leurs questions éventuelles et sur ma remarque.

**Claude PERNES** – J'ai eu plaisir à entendre Madame Dominique VOYNET parler des problèmes de la région depuis la zone géographique où elle est installée : elle est ma voisine. Je peux partager un certain nombre des observations dont elle nous fait part.

Je suis moins concerné par ses préoccupations sur la coopération intercommunale. Nous avons, en effet, essayé de partager un destin commun avec l'ACTEP. Nous nous sommes heurtés à la difficulté de la prise de décisions. Lorsque plusieurs entités sont réunies et que la décision par consensus est la règle, il ne manque jamais un acteur pour faire échouer le projet. L'exemple du lycée international est révélateur de cet état de fait. Cette affaire dure depuis 2002. Alors qu'un accord général pour sa construction a dès le début été dégagé, ce dossier n'a que très peu de chance d'aboutir à la fin de la présente mandature !

J'ai noté que Madame Dominique VOYNET a insisté sur l'absence d'instances de décision efficaces. Elle a pertinemment illustré ce constat au travers de la situation des transports. Il nous manque, en effet, une instance d'arbitrage efficace. C'est à ce problème que nous consacrons ici nos réflexions. Nous devrons effectivement répondre à la question de savoir si les outils existants fonctionnent, s'ils peuvent être améliorés ou s'il nous revient de confectionner de nouveaux instruments.

Je n'ai pas tout à fait compris les propos de Madame Dominique VOYNET sur la communauté urbaine. Il faudrait y revenir car c'est un enjeu significatif de notre réflexion.

**Dominique VOYNET** – J'utilise les guillemets lorsque je parle de « communauté urbaine ». Ce serait une nouvelle forme ad hoc, elle reste à inventer.

**Claude PERNES** – Elle est donc à inventer ? Je pose la question car la communauté urbaine est une institution : elle permet d'allouer une somme d'argent précise par habitant. Elle se caractérise par une gouvernance particulière, etc.

**Dominique VOYNET** – Lorsque j'évoque une forme de « communauté urbaine », je fais référence à une collectivité qui disposerait de moyens mis en commun, de compétences fortes et qui imposerait ses décisions aux communes.

Claude PERNES - D'accord.

**Jean-Paul PLANCHOU** - Que pensez-vous de la proposition portée par l'élu de votre département, Monsieur Patrick BRAOUZEC, de recomposer territorialement ce cœur d'agglomération – sa première couronne -, au moyen de très fortes communautés d'agglomération ? C'est dans ce projet qu'il est question des pétales d'une marguerite. Je donne la parole à Guy BONNEAU.

**Guy BONNEAU** – Merci pour ton intervention. J'ai été sensible à ton idée de renverser la perspective, de ne pas se focaliser sur Paris et de chercher à répondre aux besoins des habitants de l'Ile-de-France. J'ai quelque peu tiqué sur la référence à la communauté urbaine. Ce point fait partie des choses que nous pourrons préciser.

Je voulais t'interroger sur ce qui t'a occupée, il y a quelques années, soit ces deux lois relatives à l'aménagement du territoire. Nous observons toujours une dichotomie entre les territoires de projets et l'échelle de la bonne gouvernance. Pour les pays, qui sont essentiellement des territoires de projets, la gouvernance reste obscure. Les intercommunalités relèvent davantage de territoires d'opportunité. C'est particulièrement vrai pour l'Ile-de-France. Nous pouvons imaginer que de vives discussions se tenaient entre les deux ministères et leurs administrations au moment de l'élaboration de ces deux lois. J'aurais voulu savoir si, au cours de vos réflexions, vous avez exploré la possibilité de marier les territoires de projets avec les territoires de gouvernance. Je ne suis, en effet, pas persuadé que la notion de pays soit aberrante pour l'Ile-de-France.

Catherine CANDELIER – Merci de ton intervention. Je souhaite aborder les problèmes de transport. Il nous est demandé de gérer la pénurie. En tant qu'élus régionaux, notre rôle est de dire que nous avons d'énormes besoins partout dans la région. Il nous faudrait un milliard d'euros par an pour mettre en place un réseau de transports à même de désenclaver les quartiers et d'améliorer les déplacements des franciliens. Nous l'avons dit.

Nous avons également essayé de prioriser les projets. Mais lors des discussions finales, nous revenons immanquablement sur nos propres territoires. Face à nos électeurs, nous sommes peu nombreux à affirmer que la priorité n'est pas la couverture de la RN 13 ou la concentration de moyens de transports sur La Défense. Il nous est difficile de dire que l'enjeu prioritaire est le désenclavement de territoires en Seine-Saint-Denis, ou qu'il est de se concentrer sur les liens de banlieue à banlieue. Le manque de courage politique est incontestable. Il est tellement prégnant que nous sommes trop souvent confrontés à du localisme.

Tu as également effleuré les questions de péréquation. Pour revenir sur ce qu'a dit Guy BONNEAU, je m'arrêterai aux formes actuelles d'intercommunalité. Je suis impliquée dans une intercommunalité. A Boulogne et Sèvres, le sentiment qui l'emporte face à l'intercommunalité est qu'elle se dispense de faire de la péréquation avec les autres communes d'lle-de-France. Ces deux entités tendent à s'en réjouir. Des intercommunalités d'opportunité existent donc qui ne portent aucun projet. Elles sont inutiles pour le citoyen et relèvent d'accords politiques entre amis. Je souhaite aussi souligner que, dans cette période électorale, nous sommes censés voter pour des maires mais aussi pour des présidents d'intercommunalités. Cet enjeu n'apparaît nullement dans le débat politique. Nous nous concentrons sur nos frontières alors qu'une grande partie des compétences communales a été dévolue aux intercommunalités. Nous ne l'entendons jamais mentionné.

Je te rejoins également sur le fait que repenser une organisation institutionnelle implique de tout repenser. Une véritable pédagogie doit être déployée auprès de nos concitoyens. Ils ignorent qui gère quoi et qui prend les décisions. Les formes actuelles d'intercommunalité posent aussi un problème démocratique. Elles procèdent d'élections de deuxième niveau. Le citoyen ne le sait pas : ce n'est pas encore rentré dans les savoirs citoyens. Nous votons pour des gens sans savoir s'ils ont finalement un projet. Dans notre réflexion sur la réorganisation institutionnelle, il est impératif que nous ayons le souci de l'explication des nouvelles formes de décision mises en place dans notre région. Ces processus de décision doivent répondre aux besoins de la population.

Tu n'as pas non plus parlé du rôle des départements. Je peux redire l'importance de la Région pour les Verts. Les départements qui organisent l'Ile-de-France ne correspondent à rien. Leurs frontières ne se justifient pas. Nous devrions nous baser davantage sur des problématiques de bassins de vie que sur des considérations départementales pour créer des coopérations.

Jean-Paul PLANCHOU - Merci Madame CANDELIER. Monsieur Gabriel MASSOU.

**Gabriel MASSOU** – Bonjour. Je m'adresserai à la Ministre qui a fait voter la loi d'orientation et d'aménagement sur le développement durable. Je me demande si certains ne souhaitent pas nous enfermer dans une réflexion axée sur une conception ancienne du développement. Nous intégrons, dans nos travaux, nos préoccupations relatives à l'emploi, l'attractivité, les logements. Nous sommes pourtant dans une région où il n'y a pas que l'emploi, les transports et le logement qui comptent dans la vie des gens. Leur rapport à la production, à la nourriture, à l'agriculture et à l'ensemble de ce qui fait leur champ de vie est de plus en plus problématique pour eux.

Nous sommes enfermés dans un questionnement qui traduit un rétrécissement de notre perception du territoire. Nous ne pouvons traiter les questions qui se posent à nous dans leur globalité. C'est une approche « par tranches » qui nous est suggérée, une réflexion inspirée par un certain type de productivisme. Notre région a pourtant la chance de compter à la fois des territoires fortement urbanisés et des territoires fortement agricoles. Notre analyse du devenir de notre région au  $21^{i me}$  siècle doit-elle appréhender ces réalités séparément ou faut-il au contraire que nous développions une approche globale? Dans cette dernière optique, la question qui nous est posée n'est-elle pas celle du rôle de la Région? Ne devons-nous pas repenser ses pouvoirs et sa capacité de prise de décision? Ne nous incombe-t-il pas d'intégrer des enjeux proprement démocratiques à notre réflexion? Il me semble qu'il est moins important de faire éclater le territoire de la région en différentes unités territoriales que de lui redonner son utilité et sa pertinence.

La région lle-de-France est différente des autres régions françaises telles que l'Aquitaine et les Midi-Pyrénées. Elles ne sont pas de même nature. Nous avons la chance de pouvoir mener une expérience unique en lle-de-France. Je trouve malheureux que nous soyons poussés à recentrer notre travail sur une vision ancienne du développement.

Ce souci rejoint nos réflexions sur la structure pertinente pour agir : Est-ce le pays ? Notre question n'est-elle pas de déterminer le devenir de notre région, avec ses chances et ses richesses ? Nous devons réfléchir au type de développement agricole que nous souhaitons, au type de propulsion que nous souhaitons promouvoir. Nous ne pouvons créer une institution qui sépare le citoyen vivant dans la zone urbaine du paysan. Il est impératif de refuser l'érection d'un nouveau mur entre les franciliens. Le citoyen aspire à savoir ce qui se passe pour l'agriculteur. Il veut être au courant de ce qui est produit et de ce qu'il consomme.

La proposition de Monsieur SARKOZY nous met en difficulté parce que nous ne sommes pas dans une logique offensive. Le SDRIF nous offrait pourtant l'occasion d'être offensifs. Nous perdons la main depuis quelques mois, alors que nous l'avions prise au moment de l'élaboration du Schéma directeur. Nous ne nous donnons pas les moyens de porter le débat sérieusement.

**Jean-Paul PLANCHOU** – Merci Gabriel. Madame la Sénatrice.

**Dominique VOYNET** – D'une certaine façon, le Président de la République et le Maire de Paris partagent la même culture, celle d'une vision urbaine dense de la vie en Ile-de-France.

Pour répondre à votre première question qui concerne la marguerite évoquée par Monsieur Patrick BRAOUZEC, je vais faire un peu de botanique. Une marguerite a un centre très visible et une unique couronne de pétales très allongés. Parlons-nous bien d'une marguerite? En écoutant Monsieur Patrick BRAOUZEC, j'ai l'impression que nous parlons d'un cœur et de pétales qui n'ont pas une grande profondeur. Les départements sont tels qu'ils donnent l'impression d'être de multiples pôles entretenant chacun une relation spécifique avec le centre. Nous sommes donc moins face à une marguerite qu'à un dahlia ou à une pivoine. Les pétales sont très nombreux! Nous pouvons observer la coexistence de territoires très différents. Des dynamiques urbaines denses coexistent avec des zones agricoles et des territoires de pays.

Monsieur Claude PERNES a raison: soit nous disposons de beaucoup d'argent pour tout faire, soit nous sommes complètement démunis. Nous ne pouvons nous contenter de cette situation. Ne disposant pas d'argent, nous nous devons d'être intelligents. Non seulement il nous est impossible de tout faire, mais il n'est pas non plus souhaitable de tout faire. Nous sommes obligés d'être plus malins du fait que nous sommes désargentés. Concrètement, s'il nous faut arbitrer entre la réhabilitation du RER B et la construction du Charles de Gaulle Express, nous devons identifier les fonctionnalités de ces projets. Le critère discriminant n'est pas la prise en compte de l'impact sur le climat – qui serait le

fait des personnes « intelligentes » -, ni la prise en compte des intérêts des hommes d'affaire – qui serait le fait des moins malins. Si nous pensons « Paris, capitale mondiale », nous choisissons la voie express. Si nous nous soucions du bien-être des habitants, nous procédons autrement.

C'est pour cette raison que j'insiste autant sur la définition de nos priorités et des fonctions que nous nous assignons à cette organisation territoriale. C'est seulement dans un deuxième temps qu'il convient de s'interroger sur son périmètre. Nous devons partir d'un débat assez large pour, par la suite, resserrer notre réflexion sur les priorités et le périmètre que nous souhaitons arrêter.

Voyons maintenant l'organisation des territoires. Je fais partie des gens qui désirent qu'au triptyque traditionnel associant Etat, Département et commune, se substituent l'Europe, la Région et les intercommunalités. La Région Ile-de-France peut évoluer dans ce sens plus aisément que d'autres territoires, sous réserve toutefois que ces changements améliorent les choses en matière de gouvernance. Lorsque j'étais au gouvernement, je n'ai pas eu gain de cause pour que les conseils d'agglomération soient élus au suffrage universel. Le Ministre de l'Intérieur n'y était pas favorable. Ce n'est d'ailleurs pas le seul sujet à propos duquel nous nous sommes affrontés.

Voyons maintenant la question des transports. Je suis toujours gênée lorsque le terme « désenclaver » est utilisé indépendamment du mot « desservir ». Les mots que nous choisissons disent eux aussi des choses sur ce que nous souhaitons pour le territoire. Utiliser le terme « désenclaver », c'est estimer normal que les habitants des territoires périphériques les quittent. Dire « desservir », c'est accepter d'installer des équipements utiles à toute la région dans les zones moins bien servies à l'origine. Il est vrai que les esprits évoluent. Il reste cependant impératif de veiller à ce que la répartition des équipements soit effectuée de façon cohérente et profite à toute la région. La desserte des territoires par des transports de qualité peut elle aussi changer la face de l'Ille-de-France.

**Jean-Paul PLANCHOU** – Nous tenons à vous remercier beaucoup pour cette très utile et très décapante contribution. Nous avons bien compris que vous êtes pour la mutualisation. Merci Madame VOYNET.

Monsieur le Président CAFFIN, quelles nouvelles nous apportez-vous de votre province rurale ? Vous nous offrirez, j'en suis sûr, quelques sages éclairages sur cette réorganisation de la région à laquelle nous consacrons nos réflexions. Il s'agira ensuite de donner la parole à l'industrie, à propos du réagencement de notre cœur d'agglomération. Avant cela, je souhaiterais savoir en quoi cette question vous occupe-t-elle vous aussi ? Avez-vous déjà formulé des observations ou des objections relatives au débat qui nous intéresse dans les groupes de travail dans lesquels vous êtes impliqués ? Je vous donne la parole, Monsieur le Président, et je remercie la délégation de la Chambre de commerce de nous avoir rejoints.

**Michel CAFFIN** – Monsieur le Président, Monsieur PLANCHOU, chers collègues, chers amis, bonjour. Vous me mettez dans l'embarras en me demandant d'intervenir sur ce sujet très spécifique. En venant ici, j'avais mauvaise conscience, ayant l'impression de dépasser le domaine de compétence d'une Chambre d'agriculture. Dire son mot sur le cœur d'agglomération d'une métropole telle que Paris est un exercice dont la vanité est perceptible pour une Chambre consulaire comme celle que je préside.

Ceci étant dit, nous sommes dans une région qui demeure très agricole. Il s'agit d'un atout extraordinaire. Peu de capitales ont bénéficié d'un développement ordonné et régulé comparable à celui de notre région parisienne. Il a été question de « rayonnement ». Le rayonnement n'est pas uniquement lié à un effet de masse, de surface ou de taille, mais plus généralement à un effet d'intensité. Notre agglomération a un rayonnement planétaire qui ne tient pas qu'à son poids de mégalopole. Il tient aussi à sa configuration géographique. Très peu de capitales sont serties comme Paris dans un environnement forestier, ouvert et rural.

Si je me suis cru autorisé à m'exprimer aujourd'hui devant vous, c'est pour réaffirmer que la Chambre régionale d'agriculture se retrouve réellement dans les options du SDRIF. Elles nous conviennent telles qu'elles se déclinent au sein du Conseil régional. J'admets que le Président SIMON ne sera probablement pas sur la même ligne que moi. Nous avons en effet le devoir de défendre l'intérêt de nos mandants.

Je me livre à vos questions. Je tiens cependant à préciser que je suis agriculteur non pas en Seine-et-Marne, mais dans les Yvelines. C'est un grand département forestier et un département agricole, certes moins important que la Seine-et-Marne.

Je ferai aussi rapidement un commentaire sur le cœur de l'agglomération. Madame VOYNET a fait état d'un triptyque institutionnel sur lequel je ne me prononcerai pas. Mais le bon sens m'incline à penser que le trinôme emploi/logement/cadre de vie doit être réhabilité pour notre région. Formulé ainsi, nous dirions une évidence. Il convient néanmoins de souligner que ce triptyque doit s'appuyer sur des espaces. Parler d'emploi, c'est aussi parler d'activités professionnelles et de zones d'activité. Mentionner les logements revient également à faire référence à l'espace qui est nécessaire pour construire ces logements. Evoquer le cadre de vie implique de prendre en compte les espaces verts. J'insiste moins sur le problème du transport : il me semble que si nous étions davantage attentif au trinôme précédent, nous aurions moins de problèmes en la matière. La ville s'en porterait mieux. Ceci étant dit, je me livre à vos questions. Je dois tout de même préciser que je ne partage pas intégralement le point de vue du Président MASSOU, même si je suis en accord avec plusieurs propos qu'il a tenus. Je vous laisse donc me poser les questions qui me permettront d'affiner mon propos.

**Jean-Paul PLANCHOU** – Approuver une partie du discours du Président MASSOU est déjà un bel exercice d'audace, Monsieur CAFFIN. Nous ne pouvons que vous en savoir gré. Vos questions, chers collègues et amis ?

**Gabriel MASSOU** – Je veux bien poursuivre le débat. Je ne sous-estime pas les enjeux de l'emploi, du logement et du cadre de vie. Mais il me semble que les interrogations relatives à la consommation et à la production de nourriture ne sont pas uniquement présentes en bout de chaîne. Elles sont présentes sur la chaîne complète. Vouloir nier cette dimension dans nos réflexions sur l'aménagement de notre région revient à nier les préoccupations des populations de la zone la plus urbanisée. Ces enjeux taraudent davantage les « urbains » que les habitants des territoires plus ruraux. Ces derniers possèdent une certaine maîtrise de ces questions : ils vivent au contact de l'activité de production. La déconnection entre la production et la consommation est un souci qui s'installe au cœur des préoccupations des citoyens.

Le type d'agriculture qui s'impose sur un territoire est déterminant pour les fortunes de ce territoire. La conscience de cette réalité transparaît dans le SDRIF. Notre travail n'a de sens que si le type de production agricole qui s'est imposé dans la région au cours des trois dernières décennies est interrogé et repensé. J'ai par exemple visité le plateau de Saclay pour évaluer la situation et le travail des ONG. Elles ont pris position sur l'OIN et défendent notre territoire agricole. Nous assistons aujourd'hui à la reconversion des grandes entreprises céréalières vers le colza. Cette production est porteuse. Il est cependant de notre devoir de trouver des débouchés et des marchés porteurs pour les productions susceptibles de répondre aux besoins alimentaires des populations de l'Ille-de-France. Nous avons en effet des territoires à même de proposer des produits de qualité.

Un mode de production orienté vers le qualitatif serait un gage de développement de l'offre d'emploi. Nous sommes au contraire confrontés aujourd'hui à des modes de production qui nécessitent de grandes surfaces et peu d'interventions humaines. Certains produits agricoles exigent en effet plus de main d'œuvre que d'autres. La culture du concombre, de la tomate ou du chou fait travailler bien davantage de gens à l'hectare que celle du blé.

Ces questions sont centrales. C'est adopter un point de vue dépassé de l'aménagement que de séparer, dans nos réflexions, la zone centrale de la zone agricole. Leurs problématiques sont intrinsèquement liées. Nous nous voyons pourtant imposer des points de vue qui datent sur l'aménagement des grandes métropoles. Elles n'ont nullement intégré les évolutions de notre temps. La comparaison de l'Île-de-France avec des métropoles étrangères n'est pas pertinente ici. Elles ne bénéficient en effet pas de la chance de disposer d'un tissu rural et agricole à leur périphérie immédiate.

Mon analyse ne tend pas à une promotion de la décroissance. Elle questionne le type de développement que nous souhaitons pour notre région. Ce serait une erreur de la part des acteurs qui s'intéressent aux problèmes de l'emploi, du logement, du développement économique et des transports que de négliger le territoire forestier et agricole de l'Ile-de-France. Je ne veux pas de

nouveaux murs qui sépareraient les populations rurales et des populations urbaines, que ces murs soient érigés le long du périphérique ou ailleurs. La vie quotidienne des citoyens témoigne incontestablement de l'impossibilité d'aborder séparément les questions qui nous occupent ici.

Jean-Paul PLANCHOU - Merci Monsieur MASSOU. Monsieur PERNES.

**Claude PERNES** – J'ai bien compris la chance de l'Ile-de-France de bénéficier d'un tel environnement. Personne ne remet ce constat en guestion.

Nous avons été interpellés par le Maire de Paris lorsqu'il a engagé la réflexion sur sa proche couronne; nous l'avons également été par le Président de la République qui souhaite nous parler de gouvernance. Il aspire à ce que la Région joue son rôle dans le cadre de la compétition internationale. Je souhaite donc poser une question relative à la gouvernance à Monsieur CAFFIN.

En prenant en compte dans ta réponse la manière dont chacun, à notre échelle, nous gérons nos compétences respectives – département, région, commune, intercommunalité, ou Etat –, penses-tu nécessaire de bousculer les frontières et de mettre en place une autre organisation? Quelles compétences, quelle légitimité, quels moyens institutionnels estimerais-tu pertinents et efficaces?

**Michel CAFFIN** – Nous nous trouvons au croisement de plusieurs problématiques et je crains de ne pouvoir répondre assez précisément si nous multiplions dès maintenant les questions. Dans un premier temps, je répondrai à Monsieur Claude PERNES et ensuite à Monsieur MASSOU. Je reviendrai sur ses très pertinentes remarques.

En ce qui concerne les questions de compétences, de légitimité et de moyens institutionnels, elles se situent au-delà de mon champ de compétence. Pour essayer de vous répondre tout de même, je ne peux que me placer dans la ligne du SDRIF. Le SDRIF est sous-tendu par une idée qui nous semble pertinente en tant que professionnels du monde agricole : celle de la reconstruction de la ville sur la ville. Le questionnement du Maire de Paris et du Président de la République sont cohérents à ce titre. Comment pouvons-nous procéder en regard du mille-feuilles administratif qui caractérise notre organisation institutionnelle ? Un périmètre géographique reste à définir. Celui qu'ont établi les travaux du Sénat me paraît pertinent. Il intègre la ville de Paris et les départements de la petite couronne dans un même ensemble. Mais j'arrête ici car j'ai le sentiment de déraper et de m'aventurer au-delà de mon champ de compétence.

Pour reprendre la très pertinente question de Monsieur MASSOU, je veux souligner que j'en admets tous les termes ainsi que la plupart des attendus – puisque des éléments de réponse sont identifiables dans toute question. J'attire cependant votre attention sur le fait que l'agglomération parisienne représente vingt pour cent de la population française. Le territoire régional représente deux pour cent de la surface de l'hexagone; les zones agricoles d'Ile-de-France n'en représentent qu'un pour cent. Elles ne sauraient donc avoir vocation à nourrir les vingt pour cent de la population française concentrés en Ile-de-France.

Notre agriculture francilienne actuelle est en phase avec son environnement économique. Elle couvre encore 580 000 hectares et ne représente plus que 5 600 exploitations. Elle n'est à nulle autre pareille : elle est exceptionnellement solide. Ce succès n'était pas acquis d'avance dans le contexte d'une agglomération métropolitaine comme celle de la région-capitale. L'agriculture francilienne a en effet connu une grave période de déstabilisation à partir des années soixante. Ce phénomène ne s'est achevé qu'aux alentours de 1994, avec la mise en place du SDAURIF. Le caractère prescriptif des documents d'urbanisme a permis à notre territoire agricole de reprendre du souffle.

Nos agriculteurs sont en phase avec la société dans laquelle ils vivent. Ils sont nombreux à être impliqués dans les conseils municipaux. Ils ne cherchent pas à se mettre en avant : ce sont leurs concitoyens qui viennent les chercher pour qu'ils s'impliquent dans ces institutions.

Je dois également préciser que nous n'avons pas le choix du type d'agriculture que nous développons. La dominante actuelle est celle de la polyculture et de la grande culture. La proche couronne parisienne des années soixante – la « ceinture verte » - était spécialisée dans l'arboriculture et les pépinières. Elle a perdu son caractère d'industrie spécialisée du fait du coût de la main d'œuvre. Ce coût nous a poussés à nous réorienter vers des cultures plus standardisées et exigeant moins de

travail humain. Ce choix est loin d'avoir été délibéré. Nous avons subi cette évolution. A titre d'exemple, mon père était arboriculteur et producteur de légumes. Il venait deux fois par semaine aux Halles. Il a néanmoins été contraint dans les années soixante à convertir son exploitation à la culture du blé et du colza.

J'ai dit que la Région Ile-de-France bénéficie d'un atout patrimonial extraordinaire. Nous disposons, en effet, d'un bâti agricole remarquable, sans équivalent dans le monde. Une ferme classique du Bassin Parisien est quasiment un monument. Nous comptons environ un château par commune. Nous dénombrons aussi, dans ces communes, trois à cinq fermes. Certaines ont été construites entre le règne de Louis XIII et celui de Louis XVI; d'autres l'ont été à l'époque médiévale. Elles sont de véritables joyaux. L'attractivité de notre région repose aussi sur ce bâti agricole que vous ne retrouverez pas en Grande-Bretagne ou en Allemagne.

Gabriel MASSOU – C'est très intéressant, nous en entendons rarement parler.

**Michel CAFFIN** – Les communes le savent. Lorsqu'un bâti agricole tombe en déshérence, les maires concernés les transforment en mairies, en salles communales ou en musées. Je trouve que notre région est une splendeur : sachons la préserver.

**Jean-Paul PLANCHOU** – Je comprends tout à fait votre enthousiasme Monsieur CAFFIN, et je vous remercie beaucoup de votre intervention. Bonjour Monsieur le Président SIMON. Vous êtes accompagné de Madame la Directrice des études de la Chambre de l'industrie. Nous avons souhaité vous inviter ainsi que Monsieur le Président CAFFIN afin d'auditionner toutes les parties prenantes à notre travail. Nous espérons ainsi bénéficier d'une palette d'analyses aussi large que possible.

Vous êtes directement concerné par le sujet qui nous occupe. Ce débat est ancien. Il a émergé dés les années quatre-vingt, du fait notamment des élus parisiens. Il a rebondi au début des années 2000. Le Président de la République l'a relancé au cours de son discours de Roissy. Il l'a fait indépendamment des travaux entamés par la présente Conférence métropolitaine. Le Chef de l'Etat a de nouveau abordé ce thème lors de sa conférence de presse de début d'année.

Le problème est double. Il renvoie au problème de l'attractivité de notre région-capitale. Il s'agit de savoir si la situation actuelle est satisfaisante ou si elle marque des carences graves. Nous nous interrogeons : la modification des relations entre partenaires et l'instauration d'une nouvelle gouvernance est-elle incontournable pour répondre aux objectifs de développement et d'attractivité qui sont les nôtres ? Monsieur le Président, je vous donne la parole avant que mes collègues ne vous interrogent.

**Pierre SIMON** – Merci de me donner l'opportunité de parler devant vous. Comme l'a fait Monsieur CAFFIN, je précise d'emblée qu'en tant qu'entrepreneur, je me sens incompétent pour traiter de questions d'organisation administrative. Je sais que les élus ont une expérience telle qu'ils peuvent porter des jugements sur des tels enjeux, ce que je ne saurais faire. Je me présente à vous aujourd'hui avec deux casquettes. Je préside la Chambre régionale de commerce et la Chambre de commerce de Paris.

Nous sommes susceptibles de connaître les débats que vous tenez ici en chambres consulaires. Lorsque je préside la Chambre de commerce régionale, je travaille avec les Chambres de Paris, de Seine-et-Marne, de l'Essonne, des Yvelines et du Val-d'Oise. La Seine-et-Marne pèse à elle seule cinquante pour cent du territoire francilien. Vous me verrez prudent aujourd'hui : il n'est pas évident qu'entre consulaires, nous puissions facilement dégager un consensus sur les enjeux que vous traitez.

La Région Ile-de-France dispose d'un grand atout par rapport aux autres métropoles mondiales. Il s'agit de sa taille. Il y a un Grand Londres, mais il ne représente en surface que la somme de l'étendue de Paris avec celle de sa petite couronne. Washington, qui s'étend sur trois Etats, nécessite, pour son fonctionnement, des structures de coordination souples. La taille de l'Ile-de-France est donc une force. Il nous faut impérativement la conserver. Nous pouvons même nous demander si notre région n'est pas trop petite. Certains dossiers économiques témoignent de la nécessité de compter avec le Bassin Parisien pour un traitement efficace. Nous ne pouvons pas aborder la question des containers en provenance du Havre sans nous soucier de la situation des ports autonomes. Le

dossier du canal Seine-Nord donne un rôle central à l'Ile-de-France mais concerne également la Picardie et le Nord-Pas-de-Calais.

N'étant pas francilien d'origine, je me permets de reprendre les commentaires du Président de la République et d'admettre qu'il n'est pas possible de traiter Paris et la Région Ile-de-France comme nous le ferions pour une autre région. C'est ma conviction. Son poids dans le développement de notre pays est tel que je comprends l'affirmation de sa spécificité. Mon autre certitude est que le développement économique mondial se fait autour des grandes métropoles. C'est vrai dans le monde entier. Dans quelques années, quatre-vingt pour cent des habitants de la planète vivront dans des villes. Ce sont les grandes métropoles qui tirent aujourd'hui le développement économique des grands pays. C'est le cas de la Chine. Son essor repose sur celui de Shanghai et de Beijing.

Ma question est donc la suivante : bénéficions-nous d'une organisation qui nous permette d'être aussi efficaces que possible dans le cadre d'une compétition mondialisée où les grandes métropoles jouent un rôle majeur ? En France, les villes de Marseille, Lyon, Strasbourg ou Toulouse contribuent en effet grandement à notre dynamisme. Je dois d'ores et déjà préciser que la Chambre de Paris est particulière. Elle couvre, en effet, quatre départements : Paris et la petite couronne. Lorsque le département de la Seine a été coupé en quatre, il a été décidé de ne pas couper la Chambre de Paris en quatre et de conserver l'intégralité de l'entité Paris/petite couronne. Elle est de ce fait la plus grande Chambre de commerce française.

Ce choix revient à maintenir en commun tout ce qui n'implique pas la fourniture d'un service de proximité ou un enracinement local. L'enseignement, le secteur des études, la conception des produits à offrir restent des secteurs que nous gérons ensemble. Le contact avec les collectivités, le développement économique territorial et le développement du commerce relèvent, au contraire, des compétences de chacun de nos départements.

Notre assemblée générale réunit tous les quinze jours quatre-vingt personnes issues des quatre départements concernés. C'est à ces occasions que nous traitons des questions économiques. Il nous arrive régulièrement de devoir rappeler à un élu parisien que nous devons prendre en compte les départements de la petite couronne dans nos délibérations. Nous ne pouvons, en effet, nous prononcer sur ce qui est envisagé pour Paris en matière d'urbanisme commercial sans intégrer à notre réflexion ce qui se passe autour de la capitale. La Chambre de commerce de Paris ne se prononce donc pas uniquement à propos de Paris intra-muros. S'il est question demain d'y bâtir des tours – c'est un débat de société -, le problème ne se posera pas uniquement à Paris intra-muros.

Je ne remets nullement en cause le fait qu'une région doive définir un projet politique d'ensemble et exercer un pouvoir de coordination. Mais il y a des sujets pour lesquels la Ville de Paris ne peut pas agir sans tenir compte de l'avis des communes situées autour d'elle. Toute une série d'orientations susceptibles d'être retenues par la Mairie concerne les départements qui se trouvent autour de la capitale. Nous arrêtons nos grandes orientations en prenant en compte l'ensemble de la région parisienne.

Un autre thème d'importance est la multiplication des interlocuteurs et des règles d'urbanisme. Elle rend le travail plus difficile pour un entrepreneur. Certains sujets ne nécessitent nullement que l'on remonte jusqu'à la Région pour les appréhender. Ils relèvent de solidarités dont je suis incapable de définir le périmètre. Cette définition est d'autant plus difficile qu'il est ardu de comprendre où l'agglomération parisienne s'arrête véritablement. Il est aisé de constater que le Grand Est et le Grand Ouest ne sont pas dans l'agglomération. Il est plus difficile de se baser sur cette logique concernant les solidarités du cœur de Paris : elles débordent largement hors de ce coeur.

Nous devons impérativement être attentifs à ne pas créer de structures administratives supplémentaires. Dans le cadre de l'accueil des entreprises, nos interlocuteurs sont multiples. Il s'agit de la Ville, des agglomérations, des pays, des départements et de la Région. Chaque territoire veut assurer sa propre promotion et c'est légitime. Ce n'est cependant pas un gage d'efficacité dans un contexte de concurrence de plus en plus large. Nos partenaires qui se situent à l'autre bout du monde ne se soucient, en effet, guère de différencier les Hauts-de-Seine de Paris. La capitale est tout de même l'une des marques les plus connues au monde. Il serait dommage de s'en priver. La solidarité est, par ailleurs, elle aussi un gage d'efficacité.

Je me permets de poser ces questions dans le débat. Mais vous m'excuserez de ne pas rentrer dans les questions institutionnelles. Je m'y sentirais strictement incompétent et je risquerais de dire des bêtises.

**Jean-Paul PLANCHOU** – Merci Monsieur le Président. Si j'ai bien entendu ce que vous avez dit, vous demandez du pragmatisme. Un certain nombre de projets et de problèmes mériteraient d'être mutualisés. Ils ont besoin d'être pris en charge collectivement et non pas isolément par Paris ou les collectivités de la petite couronne. Nous l'avons bien compris et cet enjeu se trouve au cœur de nos travaux. Chers collègues, je vous cède la parole.

Francine GUILLAUME – Ma question est peut-être anecdotique. Le changement de titre du journal de la CCI a pu ressembler à une prise de position par rapport aux débats en cours. Qu'en est-il ? Ma deuxième question est relative aux interventions du Président de la République sur la nécessité de modifier l'organisation et les structures du Grand Paris. Cette affirmation est très explicitement liée à des soucis d'attractivité et de compétitivité. Le Président pose, de fait, que l'organisation que nous connaissons actuellement est un obstacle. Pouvez-vous nous dire ce que vous en pensez ?

**Pierre SIMON** – Sur le premier point, rappelons que la Chambre de Paris a un problème de communication qui n'est pas commode. Nous couvrons quatre départements et nous souhaitons donner à chacun d'entre eux toute sa place. Lorsque vous vous situez dans les Hauts-de-Seine, le problème est moins complexe : il est question de la CCIP des Hauts-de-Seine. Pour la Chambre de Paris, les choses sont plus difficiles. Nous avons une délégation dans chacun des départements. Mais la délégation la plus conséquente est celle de la capitale.

En termes de communication, il est difficile d'exister avec une Chambre de commerce et d'industrie de Paris. Notre territoire est celui de Paris et de la petite couronne. Je ne dis pas qu'il s'agit du Grand Paris institutionnel car je n'en sais rien. C'est simplement une manière de définir ce qu'est notre territoire historique. Il en va ainsi depuis 1803. Le souhait d'avoir un bon enracinement local a rendu plus compliqué notre souci de communication. Avec Madame la Présidente de la délégation de Paris, Geneviève ROY, il nous a semblé plus simple d'utiliser la mention « Grand Paris ». C'est le meilleur titre que nous puissions trouver puisque nous ne pouvons utiliser une marque qui serait « Paris – Petite couronne ». Nous ne pourrions pas communiquer sur un tel titre. « Grand Paris » est une marque qui nous permet d'insister sur le fait que la Chambre de commerce ne s'occupe pas uniquement de Paris intra-muros mais également d'autres départements tout aussi intéressants.

S'agissant de la question de notre attractivité, nous n'avons pas à cultiver de complexes. La Région Ile-de-France est attractive. Les entreprises qui cherchent à constituer une base pour rayonner sur toute l'Europe choisissent prioritairement Paris et Londres pour s'établir. Les investisseurs étrangers attendent de nous du personnel compétent. La Région parisienne en est très bien pourvue. Son bassin d'emploi est considérable et regroupe quarante pour cent de la recherche française.

La seconde demande concerne les infrastructures de transport. Les entrepreneurs attendent des capacités aéroportuaires, des transports collectifs et des transports routiers. Si nous, Franciliens, souhaitons légitimement que la situation s'améliore sur ce front-là, il n'en reste pas moins que l'Ile-de-France est très performante en la matière. L'équipement informatique et télématique est lui aussi tout à fait correct.

Le logement et l'enseignement préoccupent également nos interlocuteurs. Ce n'est pas leur première inquiétude. Nous avons cependant une faiblesse en la matière puisque la région n'est dotée que d'un seul lycée international qui se trouve à Saint-Germain.

Claude PERNES – J'en parlais juste auparavant. C'est long à construire un lycée international, c'est très laborieux !

**Pierre SIMON** – C'est laborieux et, entre nous, un lycée international ne peut pas être remplacé par des sections étrangères dans des lycées classiques. L'enfant de dix ou douze ans d'une famille expatriée ne saurait s'y sentir à l'aise.

La fiscalité qui pèse sur les entreprises et la taxe professionnelle ne viennent qu'en septième ou huitième place dans le classement des préoccupations des entreprises qui souhaitent s'implanter en

Europe. Parmi nos points faibles, il faut d'abord mentionner la complexité administrative. Elle n'est cependant pas rédhibitoire.

La densité de la promotion internationale de la région est également problématique. Nous sommes à des taux de un sur cinq par rapport à d'autres métropoles mondiales. La dispersion qui est la nôtre dans cette promotion internationale est très gênante. Il est légitime que Rueil aspire à se promouvoir, mais tout de même... En ce qui concerne l'appui accordé aux entreprises franciliennes pour leurs implantations internationales, une certaine anarchie règne. Nous risquons de nous réveiller un jour avec cinq ou six implantations de la Région Ile-de-France au Japon! Dès lors qu'un département s'installe en Inde ou en Chine, son voisin qui ne souhaite pas se laisser dépasser aspire également à s'y précipiter! L'un des défis que nous devons relever est donc celui d'une plus grande concentration de nos efforts de promotion. La marque Paris est ici essentielle.

Nous devons être sensibles à l'image que nous donnons à l'extérieur quant aux orientations de la région. Un document tel que le SDRIF peut être lu par des acteurs qui ont des décisions d'investissement à prendre. Poser la suppression des vols de nuit à Roissy est par exemple très dissuasif pour de grandes sociétés de logistique et de transport telles que FEDEX. Nous devons y rester attentifs lorsque nous parlons d'attractivité. Ma conviction personnelle est que quelques gestes architecturaux forts sont un élément important pour la promotion et l'attractivité d'une grande métropole.

**Claude PERNES** – Nous cherchons justement un endroit où reconstruire le Conseil régional. Il faudrait imaginer quelque chose de grand, beau et attractif.

Jean-Paul PLANCHOU - Monsieur Guy BONNEAU?

**Guy BONNEAU** – Il m'avait échappé que la Chambre de commerce était restée compétente pour Paris et la petite couronne. En termes économiques, il n'y a pas de limite réelle entre Paris et la petite couronne. Je voudrais savoir par quels mécanismes vous êtes amenés à arbitrer entre le poids très fort de la Ville de Paris et les velléités des départements voisins. Ils comptent eux aussi des zones urbanisées et souhaitent renforcer leur développement économique. Ces questions d'arbitrages sont susceptibles de rejoindre nos préoccupations.

**Pierre SIMON** – Distinguons la forme et le fond. Sur le plan de la forme, nos règles de gouvernance vont peut-être vous surprendre en tant qu'assemblée politique. La Chambre de Paris, qui représente entre soixante-cinq et soixante-dix pour cent du poids économique de la région, ne totalise que quarante-cinq pour cent des voix. Nous avons une règle de majorité des deux tiers. Nous sommes donc contraints au consensus. Nous ne pouvons avancer autrement que par consensus. Le fait de n'être que quatre simplifie cependant les choses.

Venons-en au fond. Pour les dossiers que nous avons mis en avant dans le cadre du SRDE et du SDRIF, nous avons identifié dix territoires économiques majeurs. Un grand nombre d'entre eux couvrent plusieurs départements et concerne la grande et la moyenne couronne. Ces territoires incluent Paris, le Val-de-Marne et la Seine-et-Marne ; d'autres concernent le Val-d'Oise et la Seine-Saint-Denis ou se concentrent à Paris et La Défense.

Guy BONNEAU – Il n'y a pas de gouvernance spécifique pour ces territoires de projets ?

**Pierre SIMON** – Je prends un cas très concret et qui concerne l'Est de Paris. Nous pouvons dire, Monsieur le Président, que vous êtes en train d'y mettre en place une structure de projet ? Vous faites vivre tout un ensemble de communes sur un projet de développement économique.

**Claude PERNES** – C'est le projet initial de l'ACTEP. Il se heurte à la difficulté de la règle de consensus. Elle rend très difficile la prise de décision.

**Pierre SIMON** – Sur un certain nombre de sujets, je suis incapable de dire où s'arrête l'agglomération parisienne. Nous constatons sur la carte qu'une bonne partie de l'Essonne y est complètement intégrée. C'est le cas aussi pour une part conséquente des Yvelines. Historiquement, il était possible d'identifier Paris petite couronne et les quatre départements. L'agglomération parisienne s'est étendue bien au-delà de ce qu'était l'ancien département de la Seine. Je m'excuse d'être un peu flou.

Gabriel MASSOU – Ce n'est nullement le cas. Je suis rassuré de vous avoir entendu ce matin sur les raisons vous ayant conduit à changer le titre de votre publication et le trouble qu'il a pu créer. Je me demandais comment la Chambre de commerce pouvait défendre un territoire aussi étroit. Moi qui suis en région parisienne depuis les années soixante-dix, j'ai observé les activités économiques quitter la zone centrale pour s'installer en grande couronne. Lorsque je vois le site de Renault à Boulogne-Billancourt, je m'interroge : comment la Chambre de commerce peut-elle défendre le territoire du Grand Paris quand beaucoup d'activités ont migré vers l'ensemble de l'Ile-de-France ? L'installation des plates-formes des grandes chaînes de distribution sur la RN4 en Seine-et-Marne m'incite à me poser la question suivante : comment pouvons-nous parler de développement économique sans intégrer l'ensemble de ces dimensions dans un même territoire ? Roissy ne me semble pas appartenir à cette zone qui réunit Paris et ses trois petits départements. Lorsqu'il est question de créer un troisième aéroport, ces quatre départements ne sont pas non plus concernés...Nos réflexions lient indissociablement la zone centrale à l'ensemble des problématiques régionales.

En ce qui concerne le portage international, il me semble qu'il ne serait pas difficile de créer un logo Paris/lle-de-France. Paris demeure en effet le terme le plus aisément identifiable à travers le monde. Nous pourrions dépasser la difficulté ainsi.

Les défauts que vous pointez et qui sont relatifs à la complexité administrative nous renvoient à une autre question. Cette question a davantage trait à l'organisation régionale qu'à la création de nouvelles structures. De telles créations seraient d'ailleurs inconcevables sans que d'autres soient préalablement supprimées ; ce serait encore toute une autre affaire.

Pierre SIMON – Il faut avoir conscience qu'aujourd'hui l'industrie représente dix-sept pour cent du PIB de la région. Le PIB par habitant de cette zone dense est le plus élevé de toute la France. En Ile-de-France, le service à l'entreprise représente trente-huit pour cent du PIB. Cette structure de l'activité explique la grande sensibilité de la région à la conjoncture. En cas de ralentissement économique, la première réaction de l'entreprise est en effet de supprimer les commandes qu'elle passe à l'extérieur. Or une partie conséquente de l'activité de notre territoire est au service de l'industrie. Une entreprise industrielle qui externalise une fonction a en effet un besoin de services. Beaucoup de création de valeur se situe aujourd'hui dans le secteur du multimédia. Paris, le Val-de-Marne et la Seine-Saint-Denis ont une densité de création d'entreprises dans ce domaine extrêmement forte.

La place financière est le plus gros recruteur de la région. Le secteur financier représente plus de dix pour cent de son PIB et a besoin d'un environnement de services adéquat pour s'épanouir. Ce besoin porte sur des services informatiques, des commissaires aux comptes, des conseils en stratégie, des informaticiens... Le développement de la région est très largement basé sur un développement massif du tertiaire. Nous pourrions aussi parler des biotechnologies qui relèvent à la fois du secteur tertiaire et du secteur industriel.

L'activité industrielle est capitale, mais l'essentiel de l'activité du cœur d'agglomération n'y a pas directement trait. Cette activité est cependant génératrice d'activités à très forte valeur ajoutée. C'est le cas du design industriel. Le problème du cœur de l'agglomération est là : nous parlons de métiers où les gens ont besoin de proximité. Les activités liées à la créativité nécessitent un regroupement des individus. C'est aussi le cas pour les agences de communication et les entreprises de mode. Il leur est nécessaire de se croiser et d'échanger. Pour certaines personnes, il est commode d'être proches les unes des autres. Ces interactions créent de la valeur. Le cœur d'agglomération va donc continuer à se développer à partir d'activités de service à haute valeur ajoutée. S'il n'y a pas que La Défense à Paris, il n'en reste pas moins que lorsque nous développons ce territoire, tout le monde en profite.

Claude PERNES – J'ai une remarque. J'étais en train de rechercher où pourrait exister une structure dans laquelle la prise de décision serait différente de ce que nous connaissons aujourd'hui. Monsieur SIMON vient de nous la présenter. Il serait d'ailleurs intéressant de savoir comment se prennent les décisions à la Chambre.

Prenons son exemple relatif à un projet parisien susceptible d'avoir des répercussions sur la zone d'influence de la Chambre de commerce. Nous constatons qu'il y a bien ici une instance d'arbitrage ou de décision efficace. Il faudrait ajouter à cette instance économique une dimension politique pour qu'elle corresponde à ce que nous recherchons. C'est plus compliqué. Vous avez réussi à mettre en

place un système d'arbitrage sur un territoire donné. Je ne suis pas de ceux qui redessinent sans cesse les frontières et je trouve que vous avez-là quelque chose qui fonctionne.

Pierre SIMON – Je souhaite juste vous donner un exemple de prise de décision. Il concerne La Défense. La délégation des Hauts-de-Seine s'était très fortement investie sur le dossier. Nous avons fait une étude sur les quartiers d'affaire. Un grand débat s'est déroulé au sein de la Chambre. Notre conclusion a été que ce quartier d'affaire couvrirait une aire qui irait du centre de Paris à La Défense et inclurait un bout de la Seine-Saint-Denis. Le document de travail consacré aux quartiers d'affaire de Paris est le fruit d'un débat au terme duquel nous établissons que le périmètre concerné ne se limite pas à La Défense. Sans la Chambre de Paris et de la petite couronne, il n'aurait été question que du point de vue des Hauts-de-Seine. L'Etat a considéré que la question était suffisamment importante pour la traiter en passant pas la loi.

**Jean-Paul PLANCHOU** – Merci beaucoup Monsieur le Président. Nous allons maintenant faire place aux professeurs. C'est avec un grand plaisir que nous retrouvons Messieurs Pierre VELTZ et Laurent DAVEZIES. Ce sont de très anciens complices qui vont conclure en duo cette séance de travail. Le sujet qui nous occupe renvoie à des questions qu'ils se sont posées depuis longtemps.

Monsieur Pierre VELTZ est l'ancien directeur de l'Ecole nationale des ponts et chaussées. Il enseigne en tant que chercheur associé à l'Institut d'études politiques de Paris. Il a travaillé sur les questions des territoires et du développement. Monsieur Laurent DAVEZIES enseigne à Paris XII et et à l'Institut d'urbanisme de Paris. Ses réflexions se sont orientées vers les dynamiques régionales et les problématiques territoriales. Vous avez ces éléments, je ne serais donc pas exhaustif quant à la biographie de nos invités. Je ne suis d'ailleurs pas convaincu qu'ils souhaiteraient que je le sois.

Je vais leur donner la parole sur le sujet qui occupe cette commission. Je remarquerai tout de même que plus nous avançons, plus nous constatons la pertinence de la réalité régionale. Cette pertinence est évidente. Elle l'est même lorsque nous reconnaissons la spécificité des relations qui existent entre Paris et sa périphérie, en ce qui concerne le problème du logement par exemple. Nous nous demandons ici si la recherche d'un fonctionnement plus coopératif remet en cause la gouvernance et l'organisation administrative de la région. Si oui pourquoi, à quel niveau, et comment faut-il procéder pour faire évoluer la situation ? En d'autres termes, si nous souhaitons orienter le fonctionnement de la région vers plus de coopération, cela appelle-t-il une nouvelle gouvernance ?

Laurent DAVEZIES – Nous parlerons donc du Grand Paris, un sujet d'actualité. Je souhaite d'abord dire deux ou trois mots sur la façon dont le problème se présente. Un appel d'offres relatif au Grand Paris a été récemment lancé par le Ministère de la Culture. Une dizaine d'équipes vont se réunir. Nous sommes sollicités par plusieurs d'entre elles qui souhaitent que nous nous associions à leur travail. Je ne m'impliquerai pourtant pas dans cette démarche. Le problème du Grand Paris n'est en effet pas celui qui est posé aujourd'hui. Il ne s'agit pas d'établir d'entrée de jeu ce que cette agglomération devrait être. Ce qui devrait nous occuper est davantage une affaire de processus. Ce n'est qu'à la fin de ce processus que nous saurons ce qu'est le Grand Paris. Ma position est donc la suivante : je ne sais pas ce que devrait être le Grand Paris.

Ceci étant, commençons par un point : le Petit Paris a un coût très élevé. Si nous nous interrogeons sur la gouvernance de la Métropole, c'est qu'un certain nombre de problèmes y persistent. Il ne s'agit pas d'améliorer ou de sophistiquer ce qui existe déjà. Si c'était le cas, je pense que nous serions dans une démarche qui causerait plus d'inconvénients que d'avantages. Autant nous arrêter tout de suite de réfléchir! Notre interrogation est la suivante : si le Grand Paris est fait pour résoudre des problèmes, de quels problèmes s'agit-il ?

Nous savons que notre horizon n'est pas le paradis. Nous n'allons pas trouver la formule magique pour gérer la métropole francilienne. Je vais parler de choses que vous connaissez et citer cette formule éclairante : l'impossible gouvernement métropolitain. Elle illustre la nature de notre recherche : nous nous orientons, non pas vers le paradis, mais vers le purgatoire. Il n'y a donc pas de formule magique. Si c'était le cas, nous mènerions des missions pour expliquer comment gérer Los Angeles, Londres, Milan ou Madrid. Il n'y a pas un système qui soit le bon. La fabrication d'une gouvernance susceptible de répondre aux problèmes auxquels nous nous heurtons sera le fruit d'arbitrages complexes. Il ne s'agira pas de trancher entre ce qui est bien et ce qui est mal, mais entre ce qui n'est pas terrible et ce qui est un peu mieux.

Cet exercice nécessite un processus long d'acquisition de connaissances, de mise à plat des questions et de transaction. Je ne suis pas certain que cette voie soit celle que les équipes ayant répondu à l'appel d'offres aient empruntée. C'est ce qui explique mon refus de m'associer à leurs travaux.

La posture qui doit être la nôtre est relativement modeste. Il nous revient d'identifier ce qui fonctionne et ce qui ne fonctionne pas. Le travail que nous faisons consiste à comprendre comment fonctionne le système urbain. Il s'agit d'analyser les conséquences des variations du dispositif territorial, des périmètres d'action publique et des modes d'organisation. Des changements sont-ils susceptibles d'améliorer ou de pénaliser le fonctionnement de l'agglomération ? Les fruits de la recherche mondiale en urbanisme ne nous fournissent pas de système théorique à même d'apporter la réponse idéale à ces problèmes que nous rencontrons ici. Si nous ne pouvons pas orienter les politiques publiques de manière extrêmement claire, nous avons tout de même quelques idées sur la situation.

Nous pouvons évaluer les coûts engendrés par le Petit Paris. La fragmentation de l'Ile-de-France est ancienne. Elle s'accompagne de situations que j'ai déjà eu l'occasion de présenter au cours de précédentes réunions au Conseil régional. Les différentes crises que connaît la région sont en partie liées à cette fragmentation.

La dénonciation de l'Ile-de-France comme étant un organisme qui s'accaparerait la croissance et la richesse nationale est encore courante aujourd'hui. Certains parlent d'une sorte de cancer urbain proliférant. Or il se trouve que la situation est strictement à l'opposée de cela. Nous observons des inflexions extrêmement inquiétantes en ce qui concerne la démographie, l'attractivité migratoire et l'emploi de la région. Cette évolution concerne également la valeur ajoutée. L'Ile-de-France a caracolé en tête de la croissance nationale au cours des vingt-cinq dernières années. L'effet métropolitain a joué jusqu'en 2000 avec une concentration de la production et du capital. Depuis 2000, ce n'est plus vrai du tout.

La France tente péniblement d'atteindre deux pour cent de croissance. Il y a quelques années, je pouvais dire ici que si l'Ile-de-France est pénalisée sur tous les facteurs de développement territorial, elle restait motrice de la croissance nationale. Ce n'est plus vrai aujourd'hui. Avec cinq pour cent de croissance de PIB par an, c'est aujourd'hui le Languedoc-Roussillon qui est en tête en termes de développement. Nous observons donc un ralentissement très fort.

Dans les travaux que nous avons produits et que vous connaissez probablement — si vous le souhaitez vous pouvez les demander auprès de la Caisse des dépôts -, nous avons montré que l'Ile-de-France est pénalisée de différentes manières. Ces difficultés ne sont pas du ressort de l'action locale ou régionale mais de la politique nationale. La politique d'aménagement du territoire consiste ainsi toujours à déshabiller l'Ile-de-France pour habiller la province. Ce ne sont donc pas des discussions que nous devrions avoir ici.

D'autres phénomènes coûteux et déterminants propres à la forme urbaine de cette région sont mal étudiés. Ils renvoient là aussi à des mécanismes dont le contrôle échappe à la région. Je pense notamment à l'immobilité résidentielle de l'Ile-de-France. Que vous soyez propriétaire, locataire privé, ou locataire d'HLM, vous êtes grand perdant dans un déménagement. Au sein du grand bassin d'emploi qu'est l'Ile-de-France, votre mobilité est une mobilité réduite. Ce frein à la mobilité résidentielle contraint les Franciliens à ajuster leur mobilité quotidienne. Elle implique une multiplication des voitures et des déplacements. Pour un nombre d'emplois et d'actifs relativement stabilisés, nous assistons donc à une explosion de la circulation automobile. En amont de l'acte urbanistique, nous devons nous demander où nous mettons le curseur sur les mobilités, sachant que les mobilités résidentielles et professionnelles sont des mobilités en vases communicants. En fonction de l'endroit où nous plaçons le curseur, la représentation de ce que doit être la forme de la ville va être radicalement différente.

Une autre piste de réflexion que j'évoquais renvoie aux dysfonctionnements internes à l'Île-de-France. Je serai bref : nous assistons à un effondrement économique du cœur de l'agglomération et à une explosion économique en deuxième couronne. Dans les années 1980, cette explosion était le fait des ménages ; dans les années 1990, elle est davantage le fait des emplois. Ce qui pose problème en amont de la gouvernance, en termes d'évaluation, c'est l'étalement de la population. De l'avis général,

cette dispersion de l'habitat n'est pas une bonne chose. L'étalement des emplois semble au contraire satisfaire tout le monde. Il me semble pourtant que nous ne pouvons guère lutter contre l'étalement de la population sur le territoire. Il est le fruit de tendances très lourdes, appuyées sur des rationalités spécifiques et contre lesquelles il est vain de lutter. Si nous écoutons Monsieur LACOSTE, et si je l'ai bien compris, nous sommes en ce moment en fin de processus en matière de périurbanisation des ménages. Il y a un fort ralentissement en la matière. Ce phénomène ne peut être contrôlé politiquement mais il se ralentit de lui-même.

L'étalement de l'emploi remporte au contraire tous les suffrages. La DREIF se réjouit que les emplois rejoignent les ménages. Beaucoup pensent que ce changement va permettre une réduction des trajets entre les lieux de résidence et les lieux de travail. Les élus locaux sont satisfaits de gagner de l'emploi.

J'étais récemment à une réunion d'un Conseil général de l'Île-de-France. J'y intervenais sur les enjeux du SDRIF pour le département. J'ai passé deux heures devant un public important à parler avec le Président et les principaux responsables politiques et administratifs. Il n'a été question que des emplois du département. J'ai voulu aborder la question des actifs qui habitent dans ce secteur. Ce fut très mal pris. Beaucoup de gens ont ri : la majorité des actifs du département vont travailler hors des frontières du département. La problématique de la géographie de l'emploi n'est aujourd'hui pas la même pour les actifs que pour les autorités locales du département. Certains se réjouissent du partage de l'emploi au nom de l'équité territoriale qui se développerait en Île-de-France. J'ai quant-à-moi essayé d'expliquer que nous réalisons ici l'exploit d'ajouter de l'inefficacité à de l'inégalité.

Nous sommes face à un problème de gouvernance. La somme des intérêts franciliens ne renvoie pas aux intérêts des habitants de la région. Ils tendraient même à s'opposer. C'est un exemple parmi d'autres, mais il est lourd. Ce qui se dessine ici, ce sont des phénomènes de mise à distance des mécanismes et des emplois au détriment des plus défavorisés et des plus vulnérables. L'évolution actuelle est économiquement fâcheuse. Elle fait perdre de la productivité et de l'efficacité au marché de l'emploi. Les premières victimes en sont les personnes les plus vulnérables. Il est dommage, pour une région gérée à gauche, avec une mairie parisienne de gauche, d'avoir un tel bilan social. Il a certes l'avantage d'être invisible.

Cette évolution est également catastrophique sur le plan environnemental. Nous assistons, en effet, à l'explosion des déplacements automobiles. Nous n'avons pourtant jamais vu autant de Verts au pouvoir dans la région. La politique qui est actuellement menée envers l'automobile tend à accélérer l'effet de rejet vers la périphérie des populations et des emplois. Elle se traduit par un accroissement du nombre des voitures.

Le bilan social de cette politique a été très précisément calculé. Il est étonnant. Les gens qui continuent à venir de la banlieue vers Paris en transports collectif sont les catégories supérieures. Pour les catégories du bas du tableau, le nombre d'emplois qui leur sont offerts à Paris et auxquels il est possible de se rendre en transports collectifs est en baisse. Il l'est d'autant plus lorsque l'on se soucie de savoir si ces transports sont « environnementalement » et socialement amicaux. Les catégories sociales les moins aisées sont contraintes de se rabattre sur des emplois en seconde couronne, auxquels ils ne peuvent se rendre qu'en voiture. Or leur taux de motorisation est celui qui a le moins progressé dans la population francilienne. Il est resté relativement stable alors qu'il a explosé pour les classes moyennes.

Nous avons là un véritable problème qui se joue sur les plans économique, environnemental et social. Je ne pense pas exagérer la situation. Il me semble que je pourrais noircir encore bien davantage le tableau. Au cœur de ce problème se trouve l'existence d'un gouvernement autonome parisien qui gère ses propres intérêts. Je peux aussi reprendre l'expression de Jean VIARD qui parle de « démocratie du sommeil ». Une métropole économique mondiale majeure est gérée en son cœur par une démocratie du sommeil. Ce gouvernement travaille en effet pour ses électeurs. Les obstacles posés par la démocratie directe ne font qu'aggraver la situation. Je le dis aujourd'hui mais je l'ai aussi formulé à l'époque où cette orientation était arrêtée. C'est une mairie qui travaille pour des gens qui y habitent, dans une logique purement résidentielle. Le million d'actifs franciliens qui vient tous les matins travailler à Paris n'existe pas : ce sont les barbares de la Grèce antique. Ils n'ont pas voix au chapitre.

Nous sommes confrontés à des politiques d'éviction de l'activité économique et de dégradation de la métropole. Or nous savons parfaitement ce qu'est une métropole aujourd'hui et comment elle doit fonctionner. Les connaissances des économistes sur la question sont très poussées. Le découpage de la métropole nous fait tourner le dos aux règles élémentaires et aux bonnes pratiques qui se sont imposées ailleurs dans le monde.

Je terminerai sur quelque chose qui n'est souvent pas compris et qui a suscité des controverses extrêmement brutales par le passé. Je parle sous le contrôle de Monsieur Jean-Pierre CHAUVEL qui me corrigera si besoin en était. Il me semble que nous devons nous prémunir du processus consistant à créer une Communauté d'agglomération pour l'Île-de-France, quel qu'en soit le périmètre.

Regardons la situation actuelle. Prenons en compte le succès de la doctrine de l'intercommunalité. L'intercommunalité implique une mise en commun de la taxe professionnelle. Les effets de cette intercommunalité pourraient en première analyse être jugés plutôt favorables du point de vue de la localisation des activités. En deuxième analyse, ce pourrait être le contraire. Nous avons travaillé sur ces questions pour le Ministère de l'Intérieur. Nous avons notamment étudié la dimension résidentielle. Messieurs *ESTEVES et TALLANDIER* ont remis un rapport fondé sur l'ensemble des travaux menés en lle-de-France.

Voyons donc ce qui relève de la redistribution des solidarités. Aujourd'hui, le système fiscal d'Ile-de-France est théoriquement favorable aux communes les plus pauvres. Il n'en est rien dans les faits. La création d'une communauté entre Neuilly et Montfermeil sur le principe « ce qui est à toi est à moi » se traduira par un transfert de ressources de Montfermeil vers Neuilly! Ce constat a donné lieu à de très importantes polémiques à l'époque. En ce qui concerne la taxe professionnelle, nous ne savons pas ce qu'elle sera demain. Les travaux visant à la réformer tournent en rond. De plus en plus de gens estiment qu'il serait bon de revenir à la TP initiale. Lorsque nous avons proposé ces analyses, une polémique épouvantable a agité la région. Tout le monde a essayé de faire croire que ce que nous disions était faux. Les évaluations qui ont été faites ont cependant démontré que nous n'avions pas complètement tort. La prudence doit donc être de mise lors de la création d'une Communauté d'agglomération.

Par ailleurs, si la TP est mutualisée et que nous gardons les impôts-ménages, nous rentrons dans une course effrayante au peuplement entre les communes. L'enjeu ne sera alors plus d'attirer des activités industrielles ou des bureaux, mais des résidents. Des gens très vertueux tels que Monsieur FOURCADE - qui est un bon spécialiste de ces questions -, ou nos amis fiscalistes, expliquent que les impôts-ménages sont profondément injustes. En effet, à cause du défaut de révision des bases, l'habitant d'un immeuble Haussmannien des beaux quartiers parisiens paie moins cher que le malheureux résident de Montreuil ou de Montfermeil. Ce dernier occupe en effet un immeuble moderne : l'assiette de sa taxe d'habitation est réactualisée.

Une conclusion de bon sens est de reconnaître que nous sommes incapables de réévaluer ces bases. Elle est validée par des experts tels que Monsieur FOURCADE. Si nous procédions à une réévaluation basée sur les principes actuellement retenus, nous pourrions nous attendre à de très importants problèmes sociaux et politiques. Aux Etats-Unis, pays pourtant ultra-libéral, les bases sont réévaluées toutes ensembles, tous les ans ou tous les deux ans. Cette solution fonctionne très bien mais n'existe pas en France.

Une autre piste consiste à prendre acte du fait que les riches habitent des logements qui sont chers, au contraire des pauvres. C'est une évidence. Avec un tableau Excel et un fonctionnaire qui y consacrerait une demi-journée, établir comme assiette de l'impôt-ménages local l'impôt sur le revenu serait chose très aisée. S'il s'agit d'une bonne idée d'un point de vue social, ce serait, dans le cadre de l'action territoriale, ouvrir une boîte de Pandore. Nous sommes dans un système où les communes reversent la taxe professionnelle à l'organisation intercommunale. Ces communes refusent sur leur territoire des entreprises qui ne leur rapportent rien. Elles n'acceptent, par exemple, pas les incinérateurs. La taxe d'habitation est fixée sur des valeurs immuables. Le curseur n'est pas placé sur le peuplement. Si l'assiette de la fiscalité reposait désormais, non pas sur le contenu, mais sur le contenant du logement, nous verrions le commencement d'une compétition frénétique au peuplement. Nous mettrions en place un puissant accélérateur de discriminations. Ces analyses incitent à la prudence.

La question du périmètre est aussi très importante. Le modèle de Communauté d'agglomération expérimenté en France depuis 1999 serait vertueux de l'avis général : il impliquerait la solidarité entre communes riches et communes pauvres. Il autoriserait une meilleure répartition des entreprises sur le sol. Il permettrait de lutter contre la fragmentation des politiques locales. Or, comme nous le savons, l'enfer est pavé de bonnes intentions. Nous assistons au phénomène rigoureusement inverse. Je vous renvoie au rapport que nous avons produit et qui concerne l'ensemble de la France.

**Jean-Paul PLANCHOU** – Merci Monsieur DAVEZIES. Je signale que Monsieur Laurent DAVEZIES vient de publier un livre aux éditions du Seuil : La République et ses territoires. La circulation invisible des richesses. Monsieur Pierre VELTZ ?

**Pierre VELTZ** – Merci Monsieur le Président. Je vais essayer d'être bref. Avant de répondre à votre question, que je ne vais pas éluder, je vais faire un petit détour par quelques généralités.

Le premier point a été énoncé tout à l'heure par Monsieur SIMON. Un lien très étroit existe aujourd'hui entre les processus de mondialisation de l'économie et les processus de métropolisation. L'économie mondiale est tirée par les grandes métropoles. Celles-ci concentrent une richesse et une pauvreté très aiguës. Elles fonctionnent de plus en plus en réseau les unes avec les autres. Notre vision des choses est bâtie sur une évaluation de l'économie nationale. La réalité des choses est souvent bien différente. Certes, les économies métropolitaines sont encore liées aux économies nationales. Laurent le montre très bien au travers de son analyse des processus de redistribution. Les métropoles tendent cependant à se dissocier des trajectoires nationales. Certaines métropoles fonctionnent bien dans des pays qui fonctionnent très mal et vice-versa. Si la métropole ne tire pas le pays, c'est le pays tout entier qui en souffre.

En examinant la situation de Paris, l'Ile-de-France et la France depuis une lointaine perspective, nous pourrions dire qu'il y a, non pas une métropole francilienne, mais une métropole française. Le TGV est à deux heures de Nantes, de Rennes, de Strasbourg. Ce rétrécissement du temps et des distances nous pousse à comparer l'Ile-de-France à une ville telle que Tokyo. Lorsque nous parlons de cette dernière, il n'est pas question uniquement de Tokyo, mais de Tokyo-Yokohama. C'est un autre système métropolitain qui se met en place en France. Il est très original grâce à l'effet TGV.

Pourquoi assistons-nous à la montée en puissance des économies métropolitaines ? Nous sommes habitués à une vision historique des métropoles comme étant des lieux qui captent la richesse venue d'ailleurs. La France a longtemps été dans ce cas. L'Ile-de-France avait besoin du reste du pays pour continuer à s'épanouir. Il fallait nourrir ce « monstre parisien ». La métropole vivait sur un mode que nous ne pourrions pas qualifier de parasitaire ; la richesse n'y était cependant pas produite. C'était un lieu de consommation.

Cette mécanique s'est inversée. Les métropoles sont devenues des lieux de dynamiques économiques en elles-mêmes. Nous pouvons identifier trois principales raisons pour expliquer cette évolution. La première d'entre elles est l'élévation très forte de la productivité dans le monde industriel. Elle joue un rôle important pour la structuration de l'emploi. Je ne serais d'ailleurs pas tout à fait d'accord avec la manière dont Monsieur SIMON a présenté les choses tout à l'heure. Il est vrai qu'il y a de moins en moins d'industrie en lle-de-France. Dans le même temps, les emplois de services dont il a parlé travaillent essentiellement pour l'industrie. Je ne cesse de le répéter : il faut tordre le cou à la distinction entre industrie et services.

Notre système économique est aujourd'hui de plus en plus intégré. L'lle-de-France est depuis très longtemps la capitale de l'industrie française. Elle joue ce rôle du fait de la place que les activités de production y ont prise. Elle tient aussi cette place grâce à son investissement dans les activités qui se trouvent en amont et en aval de la production. Les gains de productivité se font dans les activités de fabrication. Les emplois se déplacent donc mécaniquement vers l'amont – avec les bureaux d'étude par exemple -, et vers l'aval, comme en témoigne la prolifération des entreprises logistiques dans la région.

L'Ile-de-France ne connaît pas de désindustrialisation. C'est à une diminution des emplois de production que nous assistons aujourd'hui. Il est important pour la France de ne pas lâcher prise sur le secteur industriel au nom de je ne sais quelle économie immatérielle. Notre économie n'est nullement post-industrielle! Je la qualifierais au contraire d'hyper industrielle.

Deuxième élément : pourquoi les métropoles jouent-elles ce rôle prédominant aujourd'hui ? Si elles ont pris cette place dans notre monde contemporain, c'est qu'elles sont à même de servir des économies de flexibilité. Le mot fait peur mais que veut-il dire ? Il signifie qu'aujourd'hui, dans les métropoles, il y a une capacité de réarrangement permanent entre les différentes chaînes d'activité. Vous savez que les entreprises ont développé une capacité d'externalisation. Elles fonctionnent de plus en plus en réseau. Dans le tissu métropolitain, il est possible de réorganiser ces chaînes en permanence et de manière beaucoup plus réactive que dans des tissus non métropolitains.

Le troisième élément qui explique la place prise par les métropoles est le suivant : elles sont le terreau des économies d'innovation. Les raisons en sont relativement les mêmes que pour le point précédent. Les possibilités de croisement entre activités sont beaucoup plus fortes dans les métropoles qu'ailleurs.

Lorsque nous considérons ces trois points, nous nous rendons compte que le dynamisme des métropoles est très lié à la taille effective du marché des services. Ce qui fait une métropole n'est pas son compartimentage interne. Ce qui fait une métropole, ce sont ses marchés de services et d'activités. Ils sont très largement supérieurs à ceux que nous pouvons identifier dans d'autres tissus économiques.

La question de l'accessibilité au sens large du terme est ainsi vitale pour toute économie métropolitaine. Elle inclut la question des déplacements mais pas uniquement. Ce constat a des implications évidentes pour le système de mobilité. Prôner un retour à des sous-marchés du travail, cloisonnés et tranquilles est en contradiction avec les principes de base de l'économie métropolitaine. Je ne dis pas qu'il ne faut pas optimiser la relation entre l'habitat et le travail. Il a en effet été démontré qu'elle est trop distendue. Je dis simplement que l'existence d'un grand marché unifié est l'un des atouts majeurs de l'Ile-de-France. Veillons à ne pas le perdre.

Dans le système mondial, les villes sont en compétition mais elles ne le sont pas comme nous l'imaginons généralement. L'agglomération parisienne, Tokyo et Los Angeles ne sont pas en compétition directe les unes avec les autres. Les activités économiques en réseau sont très nombreuses à travers toutes ces villes. La question est de savoir si nous pouvons capter les activités les plus stratégiques et les plus porteuses de valeur. Nous sommes donc confrontés à une instabilité grande et permanente.

Je prends l'exemple de la recherche et développement. Les activités de R&D des entreprises sont insérées dans les chaînes d'activités d'entreprises transnationales. Les activités de recherche sont donc en concurrence les unes avec les autres, mais elles sont avant tout intégrées dans ces chaînes. Il n'y a aucune garantie pour que les entreprises estiment que la localisation de ces chaînes d'activité en Ile-de-France soit la solution optimale pour elles. Il est tout à fait possible que les responsables d'entreprises estiment que les ingénieurs indiens sont plus motivés, travaillent davantage et gagnent cinq à dix fois moins que ceux de notre métropole. C'est toute une série de maillons et de segments qu'il nous revient de prendre en compte et sur lesquels il faut que nous nous positionnions. Je le redis : cette configuration économique donne une situation particulièrement instable.

La compétition ne consiste, par ailleurs, plus seulement à attirer des investissements. Elle nécessite également d'attirer les travailleurs. Pendant longtemps, nous avons considéré que les activités faisaient venir les hommes ; nous constatons aujourd'hui que ce sont les hommes qui font venir les activités. Nous ne pouvons plus nous contenter d'analyser les statistiques des investissements étrangers sans prendre en compte les investissements en capital humain. Ceci est extrêmement important et nous conduit à considérer que la qualité du cadre de vie est vitale. Beaucoup de gens qui sont en position de décideurs vont effectuer leur choix de localisation en fonction de l'endroit où ils souhaitent vivre.

Autre interrogation : Paris est-elle une ville globale ? Elle ne l'est pas au même titre que Londres. Paris est une ville semi-globale. Je compare notre capitale à Londres car c'est généralement le premier mouvement auquel nous sommes portés. Il est aussi intéressant de faire du benchmarking. Londres est une sorte de porte-avion global totalement cosmopolite et ancré au bord de la Tamise. Un accord très important existe entre le gouvernement de l'Etat britannique et celui de la Ville. Ils sont fondamentalement opposés à la perspective de tout nationalisme économique. Le modèle de la City

se situe en effet aux antipodes d'une telle revendication. Londres est très probablement aujourd'hui la ville la plus globale du monde. Elle se place même devant New-York. Le système londonien est cependant extrêmement fragile. Si nous nous orientons vers une crise de la finance internationale aigue, comme le pensent certains, Londres risque d'avoir de très gros soucis. Les effets secondaires de la redistribution des énormes sommes mises en circulation par la City sont extrêmement pénalisants. C'est le cas du coût du logement. Des tensions sociales commencent d'ailleurs à se faire jour. Nous n'avons donc pas à développer trop de complexes vis-à-vis de Londres.

Quels sont les avantages comparatifs de Paris ? J'en vois trois principaux. Le premier est la qualité de la vie et cette image patrimoniale qui continue à faire rêver. C'est un atout très fort que nous ne jouons pas très bien. Paris évoque un certain nombre d'images, de sites tels que la tour Eiffel, le Crazy Horse, le Lido, Versailles, Disney et les produits de luxe. Le package final est plutôt étrange. Nous disposons également d'un réseau d'infrastructures et de services publics qui reste relativement unique au monde. Aucune autre agglomération ne dispose d'un réseau de transports en commun comme celui de l'Île-de-France. Je pense aussi au réseau de santé et de soins. C'est une question vitale pour les « travailleurs nomades » que de savoir qu'ils peuvent disposer de ces services. Dans le même temps, nous souffrons d'autres représentations véhiculées par les expatriés. Un interlocuteur m'a, par exemple, récemment dit qu'il n'était plus possible de faire du business à Paris parce qu'il n'y a pas de taxis. C'est absurde. Mais ce n'est pas totalement faux dans la mesure où le propre de la globalisation est de fonctionner sur des clichés. Nous devons être très vigilants aux clichés dont nous sommes les supports. Nous disposons enfin d'un potentiel intellectuel exceptionnel. Il est cependant mal valorisé.

J'en viens à la question de la gouvernance. Je ne reviens pas sur ce qu'a dit Laurent DAVEZIES. La gouvernance est impossible. Nous devons cesser de rêver au système rationnel parfait. La notion de subsidiarité me semble aussi très dangereuse. Elle signifie que les petits échelons s'occupent des petits problèmes et les grands échelons des grands problèmes. Les choses ne fonctionnent pas ainsi. Un petit échelon peut jouer un rôle clef sur un point extrêmement stratégique. Oublions un peu cette idée de subsidiarité. Ces réserves formulées, certaines échelles correspondent à des problèmes spécifiques.

J'ai noté quatre sujets-clefs qui sont clairement de l'échelle de la Région. Le premier est la question des transports. Je serai peut-être moins pessimiste que Laurent DAVEZIES en ce qui concerne la dispersion des emplois : elle ne génère pas uniquement des déplacements supplémentaires. Nous observons, en effet, tout de même, un réel rapprochement domicile/travail. Certes, le système de transport déborde au niveau de l'agglomération. Il faut continuer à investir dans les infrastructures routières, sinon les plus fragiles vont en payer le prix. Faisons attention à ne pas développer une politique environnementale qui soit in fine une politique anti-sociale.

Le problème du logement fait aussi partie des sujets-clefs de la Région. D'autres en ont parlé beaucoup mieux que moi. Une régulation au niveau régional est absolument nécessaire ici. Avec le problème du logement, se pose aussi celui du foncier qui ne peut être pris en charge qu'à l'échelle régionale. Je ne reviens pas sur ce qu'a dit Laurent DAVEZIES. Les cloisonnements dans le secteur du logement induisent un manque criant de mobilité jusque dans le parc HLM. C'est extrêmement préjudiciable au bon fonctionnement de l'agglomération.

Le troisième grand sujet que j'ai identifié, et que je connais peut-être un peu mieux, est celui de la politique universitaire et de recherche. C'est un thème qu'il faut absolument aborder à l'échelle de la grande agglomération parisienne. Nous avons un ensemble de sites répartis en lle-de-France. Je pense qu'il faudrait avoir une politique très volontariste et sélectionner un certain nombre d'entre eux pour les « booster » sur le plan de la coordination scientifique et au niveau du rectorat. Nous ne pouvons pas nous contenter d'une action basée sur la coopération. Les pôles de compétitivité ne sont pas satisfaisants à l'heure actuelle. Si une coordination a bien existé entre acteurs, nous nous sommes néanmoins heurtés à des problèmes d'infrastructures, à des problèmes structurels. Nous pourrions imaginer des sites que j'appellerais des « villes campus ». La ville serait le campus, et le campus serait la ville. C'est le contraire de ce que nous avons fait en développant des enclaves universitaire. A Saclay, nous trouvons par exemple la Cité Descartes. Elle est au milieu du gué et mériterait d'être boostée. Paris-centre n'est pas non plus un campus véritablement organisé. Il est très éclaté et pose d'énormes problèmes pour le logement des étudiants. Il faut aussi considérer ce qui existe dans le Nord-Ouest de Paris. Il faut sortir des raisonnements tenus par la Ville de Paris qui

insiste pour garder ses universités intra-muros. L'Université de Paris vue de Berlin ou de Los Angeles, c'est l'Ile-de-France.

Ces politiques relèvent à l'évidence de l'échelle régionale. Certaines politiques sont plus étroitement concernées par les besoins de la population. Il s'agit des politiques sociales et de ce que j'appellerais la maintenance du système urbain. Elles ne doivent pas nécessairement relever de l'échelon régional.

Mon dernier point renvoie à un enjeu crucial sur lequel les travaux de Laurent DAVEZIES sont souvent revenus : nous ne pouvons pas avoir une métropole qui ne compte que des Bac + 10 et des gens en situation d'impasse professionnelle et personnelle. C'est en effet un grand risque que nous courrons. Nous devons façonner une métropole qui soit accueillante aux classes moyennes. Il faut y veiller pour des raisons d'équité évidentes, mais aussi pour des raisons d'efficacité. A Saclay, par exemple, il serait nécessaire de créer des hôtels pour accueillir des chercheurs de passage. La pénurie des personnels de service empêche la réalisation de ce projet. Je me répète : nous avons besoin d'un tissu qui soit accueillant aux classes moyennes et aux plus modestes. Les thèses de l'hyperpolarisation me semblent, à ce titre, dangereuses.

Je ne comprends pas pourquoi nous devrions opposer le renforcement du noyau central de la région à une politique de développement de la grande agglomération. Les deux sont nécessaires. Nous avons réussi à faire de Paris-centre un ensemble relativement cohérent ; ce n'était pas écrit aux lendemains de la guerre. Il est évident que le sens de l'histoire fait que ce mouvement d'intégration dépassera le périphérique. Je suis ainsi partisan du renforcement du système de transport en première couronne. Comme le dit Laurent DAVEZIES, nous ne sommes pas face à un strict problème d'architecture et d'urbanisme, mais à un processus. Il n'y a pas de raison d'opposer la nécessité d'un travail sur Paris et sa couronne à l'impératif d'une action à l'échelle régionale. Nous avons besoin du Grand Paris – de Paris métropole –, et nous avons besoin d'un renforcement puissant de la région.

**Jean-Paul PLANCHOU** – Merci beaucoup. Votre conclusion est un résumé opérationnel de vos propos. Chers collègues, je vous donne la parole.

Claude PERNES – J'ai noté que Paris est une ville semi-globale endormie.

**Francine GUILLAUME** – Je n'ai pas entendu la définition de la ville globale. Je me trompe peut-être. Mais je n'ai entendu personne estimer que notre attractivité serait menacée si nous ne réalisions pas le Grand Paris. Je suis donc rassurée. Nous ne sommes pas dans la situation inquiétante que décrit Monsieur SARKOZY.

Cette parenthèse refermée, je suis contente de ce que j'ai entendu au cours de cette audition sur le rôle de l'industrie. Je suis aussi satisfaite de ce qui a été dit sur la nécessité de ne pas séparer le centre et le territoire de la région dans notre approche territoriale. Nous devons penser notre développement économique en intégrant différentes dimensions et différentes activités économiques. Aussi, concernant l'industrie, j'ai beaucoup regretté de ne pouvoir rappeler à Monsieur SIMON que nous ne pouvons pas espérer nous développer uniquement sur le secteur des services. Le cœur de la métropole ne peut s'épanouir uniquement avec des cadres et des services. Des effets de remontée de filière se produisent en effet dans l'industrie. Les implantations d'usines dans des pays comme la Chine ou le Brésil y impliquent à terme l'implantation de bureaux d'études et la venue de toute une industrie de service. A Paris, en France, nous courrons un vrai risque d'être victimes de cet effet de remontée de filière. L'Inde est, par exemple, déjà un centre industriel et non plus un pays émergent.

La population des élus a si peu de culture économique qu'il me semble important de rappeler qu'il est impératif de raisonner en termes de processus. Nous devons trouver un moyen de coordination au niveau de la région pour penser le développement économique.

J'ai ensuite bien entendu ce qui a été dit sur le logo. Nous savons que les entreprises acceptent d'autant plus facilement de s'installer à La Défense que ce quartier d'affaires se vend à l'extérieur sous le label « Paris-La-Défense ». Il serait intéressant de travailler sur des marques telles que « Paris-Grand-Est » ou « Paris-Stade-de-France ». Je ne sais pas quelles sont les modalités pour mettre en place un tel projet mais il me semble qu'il est très important de travailler sur le sujet. Si La Défense a eu la possibilité de créer un tel label, je suppose que nous pouvons l'envisager pour les autres territoires de l'Île-de-France.

J'ai ensuite une remarque et deux questions. Ma remarque est la suivante : depuis ce matin, personne n'a parlé des pôles de compétitivité. Au départ et ailleurs qu'en lle-de-France, ils ont été conçus comme un moyen de renforcer notre politique d'aménagement du territoire. Leur but n'était pas uniquement de renforcer la compétitivité de nos entreprises à l'international. Les deux aspects étaient présents mais nous peinons aujourd'hui à les retrouver. En France, il est difficile pour les acteurs de se croiser car il n'y a pas d'effet campus. Comment pensez-vous que nous pourrions améliorer cette situation ? Pensez-vous qu'une structure nouvelle pour Paris-métropole serait utile ? J'ai, à titre personnel, l'impression que non : la structure-centre ne répond en effet pas uniquement au besoin de développer l'activité économique.

Je ne vais pas répondre aux propos portant sur la démocratie endormie, ni sur les barbares, bien que je sois totalement en désaccord eux. Je pense tout de même qu'il faut aussi réfléchir aux questions d'accessibilité intra lle-de-France. Nous ne devons pas nous focaliser uniquement sur ce qui se trouve dans le périmètre de la région. Il nous revient d'envisager d'ores et déjà l'impact de la hausse des prix du carburant d'ici dix ans sur le développement économique. Je fais cette remarque à l'intention des universitaires et des chercheurs. Il faut aussi réfléchir aux conséquences de cette hausse pour ceux qui ne bénéficient pas des transports en commun.

**Pierre VELTZ** – J'aurais deux réactions. Nous sommes d'accord sur la question des pôles de compétitivité et des sites universitaires. Nous ne pouvons retenir une approche basée sur le développement d'un Grand Paris central. Nous avons, en lle-de-France, des sites prometteurs comme Saclay ou la Cité Descartes. Je trouve toutefois qu'il serait intelligent de leur donner le label « Paris ». Il est extrêmement important de réussir ces opérations, y compris sur le plan urbanistique. Des choses nouvelles sont à inventer en matière d'urbanisme. Nous devons être très en pointe dans le secteur écologique. Penser ensemble la densité et l'environnement, réussir des réalisations qui traduisent cette pensée, serait un moyen pour la capitale de se démarquer à l'international. Disneyland est certes un bon marqueur international. Mais nous pouvons en développer d'autres.

Vous avez parfaitement raison sur le deuxième point. La mécanique de l'éclatement urbain s'est mise en place pour répondre à un certain nombre de problèmes tels que la non-régulation du marché du foncier. Le sol est, comme les ondes hertziennes, un bien rare. Derrière ce problème du foncier se profile l'affirmation du caractère intouchable de la rente foncière. Un pétrole très peu cher a également contribué à la dispersion du peuplement. Le système du permis de construire a enfin permis à un nombre élevé de gros décideurs de manipuler à volonté l'accès au droit de construire. Ces décideurs peuvent ouvrir et fermer les robinets du marché foncier à leur guise. Si vous combinez ces éléments, vous obtenez un phénomène d'étalement urbain où les ménages subissent de très importants taux d'effort-logement et d'effort-transport. Ces taux peuvent avoisiner, je crois, cinquante ou soixante pour cent en fonction de l'éloignement des ménages concernés. Or nous demandons aujourd'hui à ces gens de participer à l'effort national d'isolement des logements! Cet effort va nous permettre de faire beaucoup d'économies, mais il a un coût. Et avec un prix du pétrole élevé, une partie conséquente de la population risque de connaître une vraie précarité. Une fois réglés les postes de dépense incontournables que sont le transport et le logement, les budgets des ménages vont se trouver réduits à peu de chose. Il est urgent de réfléchir à ce problème.

Laurent DAVEZIES – Je citerai ici les travaux de MASSOT et d'ORFEUIL portant sur ce que pèsent le logement et les transports dans les ménages périurbains. Ce que met en avant leur recherche, c'est que les banques, quand elles font des prêts aux ménages, calculent le seuil en fonction de ce que pèse le remboursement dans le revenu du ménage. MASSOT et ORFEUIL veulent que, dans les données utilisées pour calculer le remboursement de l'emprunt, les coûts de transport soient pris en compte. Il faudrait créer un ratio qui intègrerait le remboursement et les coûts de transport. C'est facile à dire et plus difficile à réaliser. Cette réforme aurait pourtant un impact positif sur la situation des ménages.

**Gabriel MASSOU** – Je vais assurer le passage de parole. A écouter Messieurs les professeurs, les représentants de la Chambre de commerce et ceux de la Chambre d'agriculture, nous pouvons identifier quelques éléments de consensus à propos de l'attractivité de notre territoire. Ces éléments tranchent avec les idées dominantes que certains souhaitent nous imposer en permanence. Nous pouvons donc nous recentrer sur des enjeux importants tels que la qualité de vie, la qualité de la formation, le potentiel intellectuel, les infrastructures et les services publics. Ces préoccupations se

retrouvaient dans le discours du Président de la Chambre de commerce ce matin lorsqu'il énumérait les facteurs d'attractivité de la région. C'est rassurant car c'est essentiellement là-dessus que nous essayons de travailler.

J'ai trois questions. Le lancement de l'appel à projet du gouvernement a eu lieu. Des équipes d'architectes vont être sollicitées pour travailler sur le projet d'aménagement global de notre région. L'appel d'offre est publié et vous nous dites, Monsieur DAVEZIES, que vous n'y participerez pas ?

Laurent DAVEZIES – Ce qui m'en dissuade est un vrai problème de protocole.

**Gabriel MASSOU** – Nous sortons d'un travail de plus d'un an sur le Schéma d'aménagement de la région lle-de-France. Aujourd'hui, le Président de la République nous dit qu'il nous faut réfléchir à ce qu'est une agglomération de l'après-Kyoto. Il me semble que ce questionnement était au cœur de notre réflexion. Que pouvons-nous attendre de cet appel qui date de début janvier ? Cette démarche va apporter des résultats. Qu'est-ce que votre expérience professionnelle vous permet de nous dire sur ce qui va résulter de cet appel d'offres ? C'est ma première question.

Ensuite, vous avez dit que Paris s'occupe de ses résidents. Ceci est vrai aujourd'hui, cela l'était moins hier. La Ville ne serait donc pas dans un questionnement sur les citoyens qui viennent y travailler. C'est le propre de beaucoup d'élus de collectivités municipales d'être centrés sur les résidents de leur commune. Ce n'est pas nouveau. Qu'est-ce qui fait qu'aujourd'hui cette attitude pose un problème pour le développement et la croissance de notre région ? Quand la rupture intervient-elle sur cette question ?

Ma dernière interrogation porte sur la notion de ville globale. Vous dites que Paris n'est pas une ville globale, au contraire de Londres. Parlez-vous de Paris intra-muros ou de la zone lle-de-France ? Si l'Ile-de-France n'a pas le potentiel d'une ville globale, que nous manque-t-il pour qu'il en soit autrement ?

Laurent DAVEZIES – Votre question a trait aux conséquences de la démocratie du sommeil. Je ne reviens pas sur le contenu du mécanisme. Votre question porte, je crois, sur l'interrogation suivante : pourquoi le fait que Paris soit centré sur lui-même est-il plus préjudiciable aujourd'hui qu'hier? Ce n'est pas compliqué : je pense qu'il y a une montée très forte de l'hédonisme dans le comportement des ménages.

Un autre mécanisme joue un rôle important et pénalise fortement l'Ile-de-France. Il ne renvoie pas à des politiques maîtrisables à l'échelon régional et il a des effets complexes. Il démontre que, lorsque les questions territoriales croisent les questions sociales, les effets produits sont compliqués. L'égalisation des salaires entre les territoires que nous observons depuis une trentaine d'années a des résultats particuliers. Pour des ménages qui exercent des métiers qui existent sur l'ensemble de la France, il est plus intéressant de vivre à Nantes qu'à Paris. Le solde migratoire positif en faveur de l'Ile-de-France ne concerne ainsi plus que la population des cadres supérieurs. Ce n'est en effet qu'en Région parisienne ou à Paris qu'existe le type de travail qui leur convient. Mener carrière à la télévision, dans la publicité ou l'édition, appartenir à l'état-major d'un grand groupe, impose de s'installer à Paris. Pour tous les autres métiers, y compris ceux qui s'exercent à Bac + 7 ou 8, l'intérêt de partir en province est aujourd'hui beaucoup plus important qu'hier. C'est quelque chose qui n'a pas été étudié en France alors qu'aux Etats-Unis, des décennies de recherche ont été consacrées à cette question.

Les salaires de New-York et de Miami ont été comparés. Le salaire supplémentaire accordé dans la métropole est ainsi une sorte de compensation, une indemnité. Nous ne bénéficions plus de ce salaire supplémentaire dans la région capitale. Je ne fais pas de psychosociologie ici, mais de l'économie : les Chambres font parfois des choses collectivement qu'elles ne pilotent nullement et c'est le cas de leur gestion des élasticités. Nous ne bénéficions plus aujourd'hui des indemnités salariales qui existaient auparavant dans la Métropole ; la question de ces indemnités prend donc une place plus importante dans l'agenda. Je ne dis pas que c'est la réponse au problème que nous affrontons. L'augmentation des rémunérations serait cependant une piste que j'explorerai en regard de ce que je connais de la littérature sur le sujet.

La conclusion que nous pouvons tirer de cette situation est que plus d'égalité sociale conduit à plus d'inégalités territoriales. Ce constat rejoint un peu ce que j'ai dit sur les habitations. Un train peut en cacher un autre : un train de mesures très intéressantes peut être complètement plombé par des effets non prévus. L'égalisation sociale en France est une très bonne nouvelle. Mais au regard des implications que cette évolution a sur les territoires, elle devient une mauvaise nouvelle. J'en ai parlé plusieurs fois avec des représentants des syndicats CGT et CFDT. Ils sont très ennuyés car admettre cette réalité les conduirait à affirmer qu'il n'y a pas assez d'inégalités en France. Ils ne sont pas prêts de tenir un tel discours.

En ce qui concerne la première question concernant l'appel d'offres, je ne peux me prononcer sur ce qui va en sortir. J'ai le sentiment que nous sommes en face d'un dossier réellement complexe. Je suis inquiet de voir que nous confions à des artistes dotés de gros ego la responsabilité de résoudre une question aussi complexe et aussi lourde en termes d'enjeux. Il me semble que cette situation est très inquiétante. Nous savons ce que vont dire Messieurs CHEMETOFF et CASTRO. Il y a d'autres équipes telles que celles de Messieurs MANGIN et de LECLERC, plus sensibles à des enjeux économiques et de gouvernance. A partir du moment où l'on me dit que la traduction de ce travail va représenter une exposition avec des maquettes, je ne suis plus du tout intéressé.

Le curseur des mobilités quotidiennes et résidentielles est déterminant pour la forme urbaine, pour le paysage urbain. C'est très précis. Dans un système qui connaît une parfaite mobilité résidentielle, si nous développions tous les freins à la propriété et au logement, nous aurions effectivement la marge de manœuvre nécessaire pour agir à notre guise. Cette marge de manœuvre nous permettrait d'appliquer les projets stimulants que nous proposeraient nos camarades architectes et urbanistes aujourd'hui, le projet polycentrique par exemple. Une ville qui souhaiterait développer un tel polycentrisme sans donner aux ménages la possibilité de s'y adapter verrait l'explosion des mobilités et la réduction de la taille effective du marché de l'emploi.

La question qui se pose est la suivante : à combien d'emplois ai-je accès en quarante-cinq minutes depuis chez moi ? La taille du marché de l'emploi de l'Ile-de-France est déjà en train de se réduire. Les travaux de chercheurs que j'ai analysés m'ont conduit à conclure que nous perdons chaque année un peu plus en termes de PIB que le budget du Conseil régional. Cette perte s'explique par les problèmes de transport et de périurbanisation qui ont crû dans les années 1990. Je me demandais avec un peu d'espièglerie si nous sommes réellement en mesure de nous payer à la fois le Conseil régional et son incapacité à gérer ce phénomène.

Pierre VELTZ – Je voudrais juste faire un petit commentaire. Je reviens sur l'indicateur basé sur le nombre d'emplois accessibles à moins de quarante-cinq minutes pour un ménage donné. Cet indicateur pourrait être éventuellement complété par une prise en compte du coût carbone ou de l'énergie. Ce serait un excellent indicateur de l'équité économique et de l'équité sociale. Complété, il serait également un très bon indicateur de qualité environnementale. Penser en matière de facilité d'accès est fondamental, car c'est penser en termes d'opportunités. Or c'est la perspective de bénéficier de plus d'opportunités de choix qui pousse les gens à venir dans les métropoles. C'est un moteur profond. Un indicateur de ce genre serait extrêmement intéressant. Il permettrait de poser et de dépassionner le débat relatif aux modes de déplacement, aux transports en commun et aux voitures. Nous sommes de toutes manières dans une situation où il ne sera pas possible d'arbitrer entre transports collectifs et voitures : nous devrons faire avec l'un et l'autre.

Passons maintenant à la question sur la ville globale. Une ville vraiment globale est une cité qu'il est possible de détacher en partie de son environnement pour la relier au monde. Je ne suis pas un grand connaisseur de la Grande-Bretagne, mais il y a une très grande déconnexion entre ce qui se passe au Sud-Est et au Nord du pays. Un énorme ensemble complètement cosmopolite, une espèce de Singapour, a fait son nid à Londres. Le discours de cette ville va d'ailleurs dans ce sens. Sa production idéologique est très conséquente. La campagne sur les Jeux olympiques témoigne de ce recours à un foisonnement de textes et d'images qui mettent l'accent sur son aspect cosmopolite. Ils renvoient à une réalité objective.

Je crois beaucoup à l'idée de métropole en réseau. Le système économique et territorial français est encore très intégré. Ce n'est pas forcément une mauvaise chose. La Ville de Paris hésite entre la perspective de devenir une métropole réellement globale - dont la scène d'action serait le monde – et

celle de rester une ville profondément insérée dans le tissu économique, territorial, culturel et social de la France. Je pense que cette hésitation est plutôt un atout.

Ce que nous pouvons trouver inquiétant, ce que relève Laurent DAVEZIES dans ses travaux, c'est que le système redistributif français affaiblit excessivement les pôles centraux. Nous avons besoin de moteurs centraux. Si nous sommes complètement sortis de la polarité, nous continuons toujours à tenir des discours très violemment anti-parisiens. C'est par exemple le cas à Lyon. L'avenir de Lyon, celui de Paris, de Lille, de Rennes et de Marseille sont pourtant étroitement liés.

Gabriel MASSOU - Peut-être une dernière série de questions...

François LABROILLE – Je ne regrette pas du tout d'être venu. J'apprécie beaucoup le côté provocateur de Laurent DAVEZIES. Ma question a trait à ce que j'ai compris du diagnostic que vous faites sur la métropolisation et ses dysfonctionnements. Dans les débats auxquels j'assiste, je voudrais pouvoir départager les différents scenarii qui me sont proposés. Je comprends le scénario sombre que vous présentez. Il renvoie à une dévitalisation de la centralité parisienne en matière d'emplois et à une situation sociale qui pèse sur le potentiel de développement de la région. Nous serions avec l'Ile-de-France, si je vous entends bien, confrontés à une métropolisation manquée. Selon votre analyse, nous ne pourrions continuer sur cette voie sans prendre de risques. Je voudrais savoir ce qui fait débat dans ce diagnostic au sein de la communauté des experts.

En ce qui concerne la question de la gouvernance, les dysfonctionnements au sein de l'Île-de-France relèvent-ils de défauts de gouvernance ? J'ai bien entendu ce qui a été dit par Monsieur Pierre VELTZ, ou ce que Monsieur DAVEZIES a souligné au sujet de la Ville de Paris. Elle tend historiquement à penser davantage à ses habitants qu'à la région dans son entier. La Conférence métropolitaine témoigne tout de même, me semble-t-il, d'une tentative pour penser plus globalement. En ce qui concerne le débat sur la gouvernance, je vois bien les échelons de cohérence que vous avez mentionnés et ce qui se traite à l'échelle régionale. Quel serait l'échelon intermédiaire entre la Communauté d'agglomération et la Ville de Paris qui permettrait de penser des interdépendances avec le cœur d'agglomération ? Si la question institutionnelle n'est pas la plus importante, je me demande tout de même quel est le manque institutionnel s'il y en a un.

Laurent DAVEZIES – Comme je vous l'ai dit, je ne sais réellement pas ce que pourrait être le Grand Paris, ni quel périmètre il devrait couvrir. De ce point de vue, Monsieur le Président SARKOZY, avec ses deux discours et son appel d'offres, mène, à mon avis, une initiative intéressante : il lance un débat. C'est une très bonne chose si ce débat enclenche un processus susceptible de nous permettre de tomber d'accord sur ce qui est le plus pertinent pour améliorer la gestion francilienne. Si à l'issue de ce processus nous trouvons un moyen de répondre aux questions que pose la fragmentation actuelle, je serais très satisfait. Nous ne devons pas nous illusionner sur la perspective d'identifier une solution idéale. Et il faut d'abord que nous soyons d'accord sur les problèmes qui se posent à nous.

A la question de savoir ce que représente le Grand Paris, je ne puis que répondre que je n'en sais rien. J'ai une position différente d'un certain nombre d'architectes et urbanistes qui pensent être en mesure de le dire. Je ne suis pas sûr que Pierre VELTZ le sache non plus.

Nous avons indiscutablement le sentiment que nous ne sommes pas sur des périmètres pertinents. Je reprends ce qu'a dit Pierre VELTZ tout à l'heure. Nous avons l'impression qu'un certain nombre de choses tournent autour du bassin d'emplois de la région. Il ne s'agit pas d'une question d'institution mais de territoire. L'Ile-de-France s'étend vers la Picardie. Nous allons envahir la Picardie avec les troupes et les chars d'assaut du Conseil régional. L'Oise mord sur l'arrondissement Sud de Beauvais. Les territoires situés à l'Est et au Sud de Paris seraient un peu moins concernés. Nous sommes dans un certain impressionnisme. Nous devons être attentifs. Ce n'est pas nécessairement sur le territoire où se déclare le symptôme qu'il faut intervenir. Ce n'est pas parce qu'un problème est circonscrit qu'il convient d'agir sur le périmètre où il a été identifié.

En ce qui concerne les désaccords entre experts, je dirais qu'il n'y a pas une feuille de papier à cigarette entre Monsieur Pierre VELTZ et moi. Ce ne sont pas vraiment des désaccords...

Pierre VELTZ – Il est vrai que la question de savoir si l'étalement des emplois est un mal absolu ou un moindre mal fait débat. Il me semble que l'étalement a des effets négatifs mais aussi des effets

positifs. Les formes de segmentations qui se créent sont également positives compte tenu de la différence entre emplois non qualifiés et emplois qualifiés. Nous ne pouvons cependant pas cultiver une vision des choses où chaque petite zone, chaque ville nouvelle, développerait ses propres emplois. Ce serait en totale contradiction avec les logiques fondatrices d'une métropole.

Laurent DAVEZIES — C'est essentiellement pour les activités de back-office que cette dispersion pourrait ne pas être trop catastrophique. Elle comporte tout de même des aspects très négatifs sur les plans social et environnemental. L'évolution de la géographie de l'emploi en lle-de-France analysée dans nos travaux montre que tout n'y est pas intégralement mauvais sur les plans économique, social et environnemental. Mais quand ce phénomène est moins catastrophique sur le plan économique, il l'est réellement sur les plans social et environnemental. Tenir un territoire lorsque l'on est un élu impose de prendre en compte les questions sociales et environnementales en plus des questions économiques. Ce débat, nous ne l'aurions pas si nous avions le matériel et les analyses qui permettraient de trancher. Nous ne parlons pas d'opinions mais de faits.

Pierre VELTZ – Je voudrais ajouter qu'il faut être précis dans les débats. Les effets de l'étalement des emplois ou de l'habitat tiennent beaucoup aux formes concrètes que cet étalement prend. Prenons un étalement des emplois ou de l'habitat qui se développerait sous des formes polycentriques et relativement agglomérées autour de transports en commun conséquents. Cette forme est très différente du mode actuel d'étalement qui est extrêmement éparpillé. Si la physionomie de la carte de l'Ille-de-France présentait un étalement des emplois et des habitations en grumeaux, la situation ne serait pas la même. De ce point de vue, la réflexion sur les formes urbaines est importante. Je comprends qu'il soit fait appel à des artistes et à des créateurs pour avoir une image d'ensemble de l'agglomération. C'est tout de même un peu étrange. Nous avons besoin de fournir un véritable effort d'imagination et de création à propos de ce que pourraient être des formes urbaines innovantes. Il est très triste, lorsque nous nous baladons en région parisienne, de constater que les mêmes types de lotissements sont toujours reproduits. Il n'y a guère d'innovation.

J'aborde maintenant la question relative à la démocratie du sommeil. Elle porte sur l'insuffisante prise en compte des Franciliens qui viennent travailler à Paris. Cette faible prise en considération est-elle nouvelle? Je répondrais que la nouveauté vient du fait que davantage de gens se déplacent. Il s'agit d'une question d'échelle: plus la proportion des personnes qui dorment sur place par rapport à la proportion de gens qui travaillent est faible, plus nous assistons à ces phénomènes étranges dits de « démocratie du sommeil ». Un changement radical est intervenu depuis les années 1970, époque à laquelle les communes ouvrières existaient encore. Ce bouleversement n'a nullement été pris en compte. Nous ne sommes pourtant plus du tout dans la même situation. C'est évident et le phénomène va s'auto-accélérer. De ce point de vue, il me semble qu'aller vers l'institutionnalisation d'un périmètre plus large que Paris est très important. Nous avons besoin de ces « barbares » qui viennent embouteiller nos rues. Leur rejet fait qu'il est aujourd'hui devenu très difficile de trouver un artisan pour poser des clous à Paris. Si cette clôture qui se dresse de facto autour de la capitale était entrouverte, la donne en serait changée.

Certes, nous ne savons pas de quel côté le corps électoral basculerait alors. Ce serait un jeu intéressant. Un corps électoral différent apporterait des activités différentes. Indépendamment des évolutions personnelles des élus, nous serions confrontés à des problématiques élargies. Il est question là d'aspects structurels. Je crois que nous avons intérêt à cultiver la diversité au cœur de l'agglomération. La créativité vient de la diversité. Nous allons vers un système où la diversité culturelle au sein de l'agglomération tend à se réduire. Cette diminution est très mauvaise. Je suis partisan d'une forme d'institutionnalisation du Grand Paris pour introduire des points de vue et des activités différents. L'activité s'effondre quelque peu au centre de Paris. Il ne faut pas que le centre devienne un quartier purement résidentiel, une « capitale dortoir » ou un endroit où l'on ne fait que s'amuser. En créant un périmètre plus large, nous susciterions une dynamique susceptible de nous sortir de cette ornière.

Gabriel MASSOU – Je vous propose d'arrêter là. Merci beaucoup. Nous nous verrons jeudi prochain.

La séance est levée à 13h10.

## **SEANCE DU 25 JANVIER 2008**

## **Etaient présents:**

M. Guy BONNEAU – Mme Catherine CANDELIER– M. François LABROILLE – Mme Marianne LOUIS – M. Gabriel MASSOU – M. Claude PERNES – M. Jean-Paul PLANCHOU – Mme Sylvianne TROPPER (représentante de M.KAROUTCHI) – M. Guillaume VUILLETET

## Etaient excusés ou absents :

M. Guillaume BALAS – M. Martial BILD-Mme Véronique CARANTOIS – Mme Elisabeth DE FRESQUET – M. Antoine DUPIN – Mme Francine GUILLAUME – Mme Anne HIDALGO – M. Roger KAROUTCHI – M. Jean-François LAMOUR – Mme Pascale LE NEOUANNIC – Mme Christine REVAULT-D'ALLONNES

## Participaient également à la réunion :

Mme AZEMA, conseillère technique, cabinet du président

Mme DUSSART, groupe Les Verts MIle EYMARD, groupe Les Verts M. GAUSSEN, groupe PS MIle LE HERVET, groupe PS MIle VERGNAUD, groupe CACR

M.LACOSTE, Directeur général adjoint délégué à la stratégie et au développement, IAURIF M.CHAUVEL, Département Démographie - Habitat - Equipement et gestion locale, Etudes financières et gestion locale, IAURIF Mme MANCRET-TAYLOR, Directrice Mission SDRIF, UAD M.LIENARD, chargé mission, Mission SDRIF, UAD

Patrick LE GALES, Directeur de recherche CNRS- CEVIPOF Jean-Marc OFFNER, Directeur de recherches au LATTS

Jean-Paul HUCHON, président du Conseil régional d'Ile-de-France Jean-Luc LAURENT, vice-président du Conseil régional d'Ile-de-France en charge du logement Serge MERY, vice-président du Conseil régional d'Ile-de-France en charge des transports **Jean-Paul PLANCHOU** – Bonjour. Merci d'avoir répondu à notre invitation. Je vous signale que les représentants de l'exécutif régional et son Président, Jean-Paul HUCHON, nous rejoindront tout à l'heure.

Pour reprendre un peu les questions qui ont été abordées lors des précédentes commissions, certaines problématiques lourdes caractérisent le cœur de l'agglomération. Il s'agit notamment du transport et du logement. Il est apparu, au cœur de nos débats, que l'aire de définition des territoires concernés peut être variable selon les problèmes posés, lesquels, plus encore aujourd'hui que par le passé, doivent nous interpeller à l'échelle régionale. C'est à cette échelle que ne peut s'effectuer qu'une péréquation efficace. Plus le temps passera, plus elle posera des difficultés en termes d'efficience. Comme vous l'avez compris, la problématique se pose pour la zone mutualisée d'un côté et la grande région qui bénéficierait de la péréquation d'un autre côté.

Voilà donc un certain nombre d'éléments que nous avons abordés. S'agissant des problèmes d'ordre fonctionnel, ceux-ci nous obligent à nous intéresser à la gouvernance. Nous nous sommes aperçus que la résolution la plus efficace des problèmes fonctionnels n'exigeait pas – nous n'avons pas eu la démonstration contraire jusqu'alors – de bouleversement dans la gouvernance de la région. Néanmoins, aucun de ceux et de celles qui ont été auditionnés n'ont pu nous dire qu'il existe des problèmes en termes de gouvernance. Nous aimerions savoir en quoi cette gouvernance consiste par rapport à ce qui existe à l'étranger et en quoi la gouvernance actuelle, bipolaire à certains égards, gêne la résolution des problèmes fonctionnels.

Voici donc une série de problématiques, parmi bien d'autres, que nous avons soulevées et que nous devons appréhender dans le cadre de cette commission qui, je le rappelle, représente une commission exploratoire, se devant de dégager des perspectives, des scenarii les mieux construits possibles, capables de démontrer leurs avantages et leurs éventuels inconvénients. Ces scenarii n'ont pas besoin d'être trop nombreux pour ne pas égarer l'esprit. Mais elles ne doivent pas se réduire à l'unité si tant est que les avis de cette commission soient divers. Nous sommes là pour éclairer le plus fortement possible, donner notre point de vue, celui d'une commission régionale. Nous souhaitons éclairer les débats qui auront lieu et qui ne manqueront pas, à partir du printemps prochain, de s'intensifier. J'insiste à nouveau sur ce point. Mais la manière de résoudre les problèmes et le mode de gouvernance actuel sont deux sujets que nous pouvons soit entremêlés, soit dissociés, selon notre analyse de la situation.

Encore une fois, je vous remercie de votre présence. Je crois savoir que chacun d'entre nous a une note d'information, présentant M. LE GALES et M. OFFNER. Il me semble donc inutile de rappeler les travaux menés par ces deux invités et de présenter ces derniers. Je leur donne donc la parole, étant entendu que nos auditions ne sont basées sur aucun formalisme. Vous pouvez intervenir de manière complémentaire, chacun à votre tour ou en même temps. Mais le mieux est de vous donner la parole à l'un et à l'autre. Vous pouvez vous interrompre, rendre l'audition vivante. A la fin de vos propos, je donnerai la parole à mes collègues de manière à leur permettre de vous interroger et de vous interpeller sur les sujets de leurs choix.

Patrick LE GALES – Très bien. Merci M. le Président. Mesdames et Messieurs, je vous remercie de votre invitation. Je n'ai pas engagé un travail spécifique sur le sujet qui vous préoccupe. Aussi mon point de vue sera assez naïf à certains égards et en même temps inspiré d'expériences étrangères. J'ai eu à m'intéresser, en effet, à pas mal de villes et de régions avant de me pencher sur ce qui se passe dans la région parisienne.

En gros, il se raconte pas mal de choses sur des villes ou des secteurs du monde. D'abord, la situation est compliquée partout et les mêmes questions se posent dans différentes parties du globe. Je m'intéresse beaucoup au cas de Londres qui est toujours confrontée aux mêmes questions et en train de se demander comment il lui serait possible d'être mieux organisée.

Il existe deux visions du monde. Selon la première, la situation étant devenue trop compliquée, il convient de renoncer à régler les problèmes. Nous savons qu'il n'existe pas d'échelles claires pour résoudre tous les problèmes. Il vaut donc mieux accepter le fait que toutes les grandes métropoles

soient gouvernées par des réseaux relativement flexibles, tout un ensemble de modes d'organisation et de mécanismes légers qui vont s'emboîter les uns dans les autres pour produire un certain type de gouvernance. Pour les adeptes de la première vision du monde, il s'agit du schéma à favoriser. Existe cependant une autre vision, plus classique, selon laquelle il est nécessaire de retrouver des capacités politiques plus importantes et des institutions identifiées par le citoyen, plus légitimes, permettant de résoudre des problèmes, même si l'échelle pour les régler ne sera jamais pertinente.

Comme vous le savez, les questions d'échelles occupent l'esprit de tous. Ainsi, nos amis géographes, qui ne sont jamais à cours d'imagination, soulignent la probable nécessité d'appréhender les enjeux à une autre échelle que celle de la métropole, de grandes régions ou d'Etats, réfléchissant à la manière de coupler de grandes villes ensemble, par exemple San Francisco et Los Angeles en Californie. Pour eux, l'échelle pertinente, de bonne taille pour poser les problèmes, serait un périmètre de 100 millions de personnes et il conviendrait donc de considérer un « Très Grand Paris » incluant Londres et Bruxelles.

Je souhaiterais, pour ouvrir mon propos, mettre en avant quelques questions d'ordre conceptuel. Après quoi, je rentrerai dans le cœur de votre sujet.

Tout d'abord, il est essentiel de ne pas confondre gouvernement, gouvernance et coordination. Dans tous les cas, nous constatons beaucoup d'échecs en matière de politique publique. La grande difficulté est que, dans de nombreux domaines, il est très compliqué d'élaborer des politiques publiques, trouver des capacités d'actions collectives et de mise en œuvre. Nous pouvons espérer que le SDRIF fera exception à la règle. Mais dans de nombreux secteurs que nous connaissons, il est difficile d'appliquer des politiques publiques. Il existe donc un vrai problème en matière d'action collective. Très souvent les politiques publiques construites ne fonctionnent pas très bien et subissent des échecs, qu'elles soient menées au niveau de l'Etat central, de l'Europe ou des échelons locaux. Nous avons de plus en plus de mal à mettre en œuvre, par le biais de gouvernements, des politiques publiques. Il s'agit du problème de fond qui se pose aussi bien à l'Etat qu'à vous.

Il est important également de ne pas confondre la coordination et le gouvernement. A Londres, il existe de nombreux mécanismes de concertation et de coopération avec des réseaux privés ou publics, lesquels ont beaucoup de difficultés à imposer de vraies politiques, surtout lorsqu'elles doivent aboutir à de grandes transformations. La plupart du temps, ces politiques échouent. A certains niveaux – et je ne partage pas ici l'avis de mon ami et collègue Christian LEFEVRE –, il se produit pas mal de coopérations et de coordinations. Mais celles-ci s'accompagnent d'un manque de capacité des acteurs publics pour gouverner et se traduisent par de rares mesures, très symboliques. Le monde des politiques publiques est scindé en deux parties. Il y a le monde des choses visibles et le monde des choses invisibles. Ainsi, tout gouvernement est confronté, dans les sujets qu'il traite, à des domaines invisibles et des domaines extrêmement visibles et symboliques, comme de nombreux débats publics. L'invisible, lui, relève de logiques propres, et évolue par touches successives et dans la durée. Nous avons tendance à voir, dans le cas de Londres, tout ce qui fonctionne très bien et concerne 4 ou 5 mesures très fortes qui ont été prises, en oubliant tout le reste des politiques publiques qui fonctionnent assez mal.

Il faut bien avoir cette réalité en tête. La coordination est une chose, un gouvernement dont la fonction est de gérer, diriger et d'apporter des changements, une autre. Il faut donc bien cerner les priorités et être capables de les soutenir et d'agir sur elles dans la durée. Aujourd'hui, nous avons un peu tendance à confondre ce qui relève de la coordination et ce qui renvoie à la manière de gouverner. D'une certaine manière, dans la gouvernance, il y a l'idée qu'il est possible d'avancer autrement que par le biais du gouvernement, tout en gardant des capacités de direction. La gouvernance ne se résume pas à de la coordination. Nous voulons cerner et mettre en œuvre des priorités.

C'est dans ce cadre-là que j'aborderai le sujet sur lequel vous m'avez demandé de parler. Il est facile de démontrer qu'au niveau de l'Ile-de-France, des méthodes de gouverner ont échoué, des politiques publiques ont plus ou moins bien fonctionné. Nous n'avons pas été remarquables, par exemple, pour gérer l'évolution de certaines communes de banlieue. Il existe aussi les échecs du marché et des échecs de la gouvernance donc. S'agissant du Grand Paris, il ne faut pas se faire d'illusion. La gouvernance que susciterait sa création gommerait certains problèmes mais en ferait apparaître d'autres. Il est donc nécessaire de trouver le meilleur compromis possible dans un monde où les choses sont un peu compliquées.

Que m'inspire cette affaire du Grand Paris ? Comme pourra le dire Jean-Marc OFFNER, ce Grand Paris me rappelle le Grand Londres et je ne suis pas sûr que son évocation ne constitue pas une réponse à ce Grand Londres. Je me méfie donc de ce que peut être l'anachronisme, comme le souligne Jean-Marc, concernant le Grand Paris.

Vu de loin, le Grand Paris paraît assez simple à identifier. Nous avons une chance. Le Grand Paris constitue à peu près la région Ile-de-France. Je crois qu'il importe d'améliorer ses capacités de gouvernance et de gouvernement. Les deux notions se renforcent l'une avec l'autre. Il est nécessaire de renforcer le pouvoir de direction en raison de la présence très forte de fragmentations et de réseaux allant dans tous les sens. Nous avons intérêt, sur le long terme, à accroître cette capacité de pilotage, qu'elle passe par le gouvernement ou des mécanismes de gouvernance publics ou privés.

Or le niveau de gouvernement pour renforcer le poids de Paris et de la région parisienne représente la Région selon moi. Aussi, d'une certaine manière, quand nous mettons en œuvre des réformes territoriales en France, nous ne sommes pas obligés d'appliquer ces réformes de la même manière partout dans le pays, selon un vieux réflexe jacobin. En effet, certaines régions ont plus de pouvoir que d'autres. L'Ecosse n'équivaut pas au Pays de Galle.

Il y a plusieurs manières de faire les choses. Je ne vois pas pourquoi nous serions astreints à avoir les mêmes types de pouvoirs régionaux en région parisienne et ailleurs. De même, je ne vois pas pourquoi la suppression d'un échelon local comme le Département dans une région devrait conduire à la suppression de ce même échelon partout ailleurs. Il y a des endroits, en France, où les Départements jouent un rôle majeur, notamment en milieu rural. En revanche, leur présence s'impose moins dans d'autres régions très urbaines. Aussi, si la réforme du Grand Paris touche à la décentralisation, nous ne sommes pas condamnés à appliquer cette même réforme ailleurs, au même coût et au même moment, selon le modèle jacobin.

Ce que je vais dire va vous faire plaisir. J'en suis certain. Mais il est évident que, si nous voulons renforcer nos capacités à piloter, diriger et organiser ce qui se déroule dans la région parisienne, il est nécessaire d'accroître les pouvoirs de la Région, notamment en lui donnant un vrai pouvoir hiérarchique. Nous avons la chance relative d'avoir une région correspondant à la métropole parisienne, ce qui n'est pas le cas à Milan. Profitons de cette chance et accentuons les capacités de pilotage de la Région. Je serais très favorable à ce que celle-ci, qui commence à être identifiée et à avoir une réalité politique, ait des pouvoirs supérieurs. Le Grand Paris représente pour moi la région, aussi bien sur le plan fiscal qu'au niveau des normes. J'appelle donc à ce que la Région ait plus d'autonomie, mais peut-être pas autant que la métropole madrilène.

La Région doit donc avoir davantage de capacités financières et de pilotage. Mais une telle perspective pose certains problèmes. Nous savons bien, en effet, que le renforcement d'un échelon comme celui de l'Ile-de-France, compte tenu des modes d'élection, fait que certains sujets deviennent plus prégnants que d'autres. L'un devient même central. Il s'agit de la réduction des inégalités territoriales dans la région. Lorsqu'on augmente l'autonomie régionale, on pense moins à la dynamique de l'intérêt général national, mais plus à maintenir les équilibres internes dans la région.

Comme des exemples peuvent le prouver, certains Conseils généraux ont pu user de leurs ressources pour augmenter leurs capacités plutôt que d'accroître le pouvoir d'une ville majeure située sur leur territoire. A terme, de tels comportements peuvent devenir problématiques. Je suis très sensible aux remarques que peuvent adresser des économistes dans ce domaine. N'oublions pas que l'Ile-de-France est le moteur économique de la France et que cette réalité a des conséquences en termes de densité, d'organisation de flux et de marché de travail dans tout le pays. L'Ile-de-France constitue le poumon du pays. C'est là que les gens entrent puis sortent. Plus ils y restent longtemps et plus leurs carrières sont intéressantes. Il ne faut pas oublier que la dimension du Grand Paris doit être abordée dans ce cadre-là.

D'un point de vue politique, le risque de renforcer l'Île-de-France serait de mettre toutes les ressources de la Région pour résoudre les inégalités régionales en oubliant le rôle moteur qu'elle peut jouer en matière économique. Le débat sur le Grand Paris doit avoir lieu en tenant compte de ce danger. Le déséquilibre dont je viens de faire part est apparu dans certaines villes comme Madrid et Barcelone. Il serait embêtant que le Conseil régional, si ses pouvoirs devaient être accrus, mette

l'accent sur la résorption des inégalités territoriales en négligeant le rôle moteur de ses activités pour la région et la France.

Comment pouvons-nous concilier ces deux priorités ?

La première solution consiste à renforcer, d'un point de vue politique, le centre de l'agglomération, là où un certain nombre d'enjeux se posent, et donc à pousser la réalisation du Grand Paris. Si le Grand Paris rappelait le département de la Seine, avec un cœur extrêmement fort, nous sommes à peu près sûrs que, à terme, il y aurait une guerre de tranchée entre le Grand Paris et le reste de l'Ile-de-France, dont nous ne pourrions pas sortir. Ce scénario est assez prévisible et il convient d'éviter qu'il se réalise.

L'idée d'avoir un Grand Paris comme étant un cœur d'agglomération assez large et doté d'un ensemble de compétences et de pouvoirs n'est pas logique et utile. En revanche, la volonté d'améliorer le poids de Paris dans la région lle-de-France se comprend. Malgré la mise en place d'une initiative aussi intéressante que la conférence métropolitaine, une des critiques adressées à la Ville de Paris aujourd'hui est qu'elle mène des politiques publiques centrées avant tout sur Paris. Cette critique est assez forte et, pour ma part, je reste étonné que la priorité ait été donnée à la réalisation du tramway.

Jusqu'à présent, la logique de développement de Paris consistait à assimiler quelques communes situées autour d'elle. Je ne suis pas nostalgique de la manière dont se sont organisés les départements en première couronne. Nous avons effectué quelques travaux dans le passé sur le sujet. Ils n'ont pas été actualisés. Mais nous pouvons nous interroger sur les politiques qui ont été menées par certains Départements en première couronne. Aussi j'aurai peut-être tendance à privilégier le scénario consistant à élargir un peu le périmètre de Paris pour en faire un « Petit Grand Paris », lequel engloberait les villes localisées dans la proche périphérie de Paris. Cette solution ne déstabiliserait pas trop les départements de première couronne, renforcerait le poids politique du cœur de l'agglomération et lui permettrait de mieux négocier avec une Région devenue très puissante, en obligeant les élus parisiens à sortir du périphérique. Avec un tel projet, nous réussirions à changer d'échelle et à revoir l'organisation publique de la région. Mais je spécule un peu et n'ai pas d'analyse tranchée sur la question. Il ne serait pas aberrant, pour imposer ce changement d'échelle désiré, de renforcer le poids politique d'un « Petit Grand Paris » dans une Région plus forte. Voilà un peu comment nous pourrions voir les choses.

**Jean-Paul PLANCHOU** – Excusez-moi de vous interrompre. Donnez-vous une forme institutionnelle à ce « Petit Grand Paris » ?

Patrick LE GALES – Je suis en faveur d'une organisation institutionnelle assez simple. La Ville de Paris élargie à ce que certains appellent « Haussmann II ». Elle ne paraît pas aberrante, car Paris s'est toujours développée en annexant ses communes voisines. Mais mon avis sur la question n'est pas tranché. Mais, en tout cas, je suis très réticent à l'idée de créer le Grand Paris tel qu'il est proposé aujourd'hui pour les raisons que j'ai déjà évoquées.

L'autre argument incitant à la réalisation du Grand Paris serait l'argument économique. On entend souvent qu'il est nécessaire d'avoir un Grand Paris pour des motifs économiques, en raison d'un enchevêtrement de compétences. Mais je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas améliorer les liens entre les entreprises et les pouvoirs locaux en accroissant le rôle d'agences économiques à l'échelle de la région et non pas forcément à l'échelle du Grand Paris en tant que tel. Beaucoup de questions se poseront à ce niveau.

Dans ce schéma, nous pouvons conserver les Départements de cette couronne. Ceux que j'ai étudiés fonctionnent plutôt bien et exercent bien leur travail. Il est proposé, dans ce scénario, que la Région témoigne d'une fonction très directive pour reprendre en main l'organisation des intercommunalités, laquelle serait remise à plat. Donner un pouvoir fort et hiérarchique à la Région signifie pour d'elle d'avoir la capacité à organiser plus fortement le système politique et à revoir la structuration de certaines intercommunalités, leur découpage n'ayant pas toujours été pertinent, comme nous le savons bien.

Pourquoi pas, sur le plan économique, créer une agence de développement économique? Le Grand Paris a un sens au regard de la concurrence que se livrent les métropoles et pour pouvoir promouvoir Paris à l'extérieur. Peut-être pouvons-nous réfléchir à son élaboration dans ce cadre-là? Mais sa réalisation ne suppose pas un rééquilibrage institutionnel.

Je suis inquiet de voir que les politiques publiques sont de moins en moins lisibles par les citoyens et que des problèmes de dettes et de pressions fiscales vont se poser en France. Aussi, avoir une capacité de pilotage politique, de structuration dans les prises de décisions me semble assez central pour l'Ile-de-France. Selon moi, cette fonction revient à la Région dont l'échelon de compétences existe déjà. Il restera alors à aménager le Grand Paris.

Un point manque encore de clarté. Que fait l'Etat dans tout cela? Cette question m'a été posée par les services de la Région. J'ai un peu de mal à répondre à cette question. De manière générale, il est difficile aujourd'hui de dire ce que fait l'Etat en France, ce qu'il gouverne au niveau des territoires, notamment en raison de la concurrence que lui opposent les autorités locales, des normes européennes. Nous avons beaucoup de mal à savoir ce que l'Etat gouverne sur les territoires. Cette réalité est surtout présente en Ile-de-France. Nous savons que l'Etat et de grands ministères comme le MEDAD sont en pleine restructuration. Je ne sais pas encore ce que ces évolutions apporteront de plus ou de moins en termes de capacités de pilotage. Le scénario qui m'apparaît se dessiner et que prévoit fortement le Ministère des Finances concernant le gouvernement des territoires est proche de celui qui a été mis en œuvre en Angleterre. Il reviendrait à « gouverner à distance » par le biais de normes, de contraintes financières plutôt que de gouverner directement sur les territoires.

Qu'est-ce que l'Etat gouvernerait en région lle-de-France ? Nous pouvons nous attendre au retrait de ses interventions directes et à un renforcement de ses capacités de contrôle, d'audit et de gestion de fonds s'agissant d'un certain nombre de dossiers. Autrement dit, la Région risque d'avoir de plus en plus d'autonomie pour gérer des services et des pouvoirs, mais dans un cadre juridique et financier de plus en plus contraignant. Par conséquent, un surplus d'autonomie s'accompagnerait d'un surplus de contraintes. Dans ce cadre-là, le positionnement par rapport à l'Etat n'est pas simple. C'est pourquoi le renforcement d'une autorité légitime et élue est nécessaire pour avoir le Grand Paris. La seconde priorité est de savoir si le cœur d'agglomération peut gérer, au travers de la conférence métropolitaine, la situation. J'aurais envie de déstabiliser, par une annexion de ses communes voisines à la manière du schéma Haussmann II, un peu la Ville de Paris pour l'obliger à gérer un certain nombre de problèmes autres que les siens. Je vous remercie.

**Jean-Paul PLANCHOU** – Merci beaucoup. Je donne tout de suite la parole à M. OFFNER. Nous aurons, après son intervention, un débat global.

Jean-Marc OFFNER – Merci. Je souhaite ouvrir mon propos en vous faisant part de mon sentiment qu'il existe une convergence dans les positions et les diagnostics des chercheurs. Cette situation est assez étonnante. Elle n'était pas évidente il y a encore quelques mois. J'ai l'impression que nous sommes en face d'un consensus assez fort, lequel s'oppose aux divergences que nous pouvons entendre, par ailleurs, notamment dans la sphère politique et dans le monde des architectes. Je parle des architectes car ceux-ci ont toujours joué un rôle dans la défense du Grand Paris. Le consensus parmi les chercheurs est que l'institution n'est qu'un élément parmi d'autres de la gouvernabilité, que l'instance régionale est bien positionnée, à la fois dans son périmètre territorial, dans ses compétences actuelles et pour développer son rôle en matière de coordination, de pilotage, de leadership, etc.

Ces fameux territoires de la zone dense (première couronne, cœur d'agglomération, ancien département de la Seine) représentent des espaces fonctionnels qu'il est possible d'observer de deux façons. Soit comme les architectes qui s'intéressent au tissu urbain, à la morphologie. Soit selon une logique privilégiant les flux, les échanges, etc. Si nous nous focalisons sur le tissu urbain, il est vrai qu'il y a des endroits situés au milieu des taches de couleur et différents de celles-ci. En revanche, il est plus difficile de distinguer plusieurs zones en termes de flux. C'est dans ce cadre-là que je parle d'anachronisme. Les choses ont forcément changé depuis 1920 et le Grand Paris de cette époque n'est pas le même que celui d'aujourd'hui, en particulier parce que le tissu urbain est moins structurant et offre moins de solutions aux problèmes présents.

Un accord se dessine sur le fait que l'institution ne peut pas régler tout. Ainsi, les deux grands problèmes majeurs de la région francilienne, soit le manque de logements et les inégalités socio-spatiales, peuvent être réglés par des mécanismes autonomes d'un changement institutionnel ayant un rapport avec l'évolution du droit des sols et la transformation de la fiscalité locale. Nous savons, comme le confirment de nombreux rapports sur le sujet, que la lutte contre le malthusianisme municipal passe par la réforme de la taxe professionnelle, des permis de construire, du droit positif des sols, etc. Il existe vraiment un consensus, un consensus frappant, entre les chercheurs sur cette réalité.

Tout comme les autres, je partage ce diagnostic. Mais alors vous pourriez me demander pourquoi il faut créer une institution nouvelle, laquelle va créer des controverses et des conflits au bénéfice peutêtre d'un profit limité, pour solutionner les problèmes en cours.

Il est nécessaire de raisonner en examinant les problèmes auxquels nous sommes confrontés de deux façons différentes. Il existe un problème très général que nous avons rappelé, celui de la gouvernance, et un autre, très spécifique et lié à l'histoire de Paris, celui inhérent à l'introversion parisienne et à l'absence de relation séculaire entre le Petit Paris et sa périphérie. Il s'agit de deux problèmes très différents. Le second aurait pu être réglé en 1920 ou en 1930. Il ne l'a pas été, alors que le Grand Londres et le Grand Berlin ont été mis en place il y a 100 ans. Nous pouvons donc nous demander si la création d'une nouvelle institution apporterait une solution aux deux problèmes évoqués.

Le premier problème concerne l'absence de relation entre Paris et sa périphérie. Il est en train d'être résolu en grande partie. En effet, les facteurs historiques qui ont amené à sa présence se réduisent. La présence de l'Etat est devenue moindre. Le Maire de Paris est élu depuis 1977. La ceinture rouge s'est amenuisée. La constitution de celle-ci dans les années 30 a été très structurante dans l'absence de relations entre Paris et sa périphérie. L'affaiblissement de cette ceinture rouge s'explique par un tas de raisons et notamment parce que la vie politique évolue. Nous assistons, par ailleurs, à un début de gommage du périphérique qui avait remplacé les fortifications, la conférence métropolitaine symbolisant cette évolution.

Puisque les problèmes sont en voie d'être solutionnés, vous pourriez me demander là aussi quel est l'intérêt de mettre en place une nouvelle institution. Je vous répondrai que, malgré le règlement en cours des problèmes, il subsiste des ruptures très fortes entre les deux côtés du périphérique, en particulier en termes de transports – le rapport modal est complètement inversé d'un côté ou de l'autre du périphérique (utilisation de la voiture en banlieue, des transports publics à Paris) –, de tissu urbain et de richesses des territoires. Les ruptures sont extrêmement fortes.

Comme Patrick l'a rappelé, il existe aussi une très faible présence des mécanismes d'intégration des logiques métropolitaines dans les politiques municipales parisiennes. Il s'agit d'une absence structurelle, qui ne tient donc pas à de quelconques égoïsmes. Il existe des raisons pour qu'il en soit ainsi. Les politiques de transport parisiennes en sont un bon exemple. Celles-ci prennent en compte que le réseau de transport parisien ne constitue qu'un petit maillon d'un réseau plus global.

Se posent également des problèmes très spécifiques dans la proche périphérie. L'idée développée par des personnes comme Roland CASTRO est d'avoir des centralités périphériques. Il faut mettre en place des équipements en périphérie pour inciter les parisiens à sortir de leur ville et ainsi construire une identité métropolitaine qui a un double sens : il faut que les banlieusards se sentent concernés par la métropole et par Paris et que les Parisiens se sentent concernés par Paris extra-muros. Il reste du travail à accomplir pour atteindre cet objectif.

Les centralités périphériques se mettront en place d'une manière ou d'une autre, par petites ou grandes touches, autour d'une politique de transports collectifs. Elles constituent un enjeu majeur et la manière dont elles auront lieu nous permettra de savoir selon quel type d'organisation et de morphologie urbaine nous voulons une évolution des faubourgs. Cette question se pose dans toutes les villes de France. Les faubourgs de l'entre-deux guerres ou des années 60 se raccrochent-ils finalement à une organisation urbaine du type ville centre (maillage dense, infrastructures lourdes), les inscrivons-nous dans une organisation de type périurbaine déjà très dense ou inventons-nous pour eux un nouveau modèle (modèle de la ville centre hyper dense) ? Il y a là un vrai enjeu en termes d'aménagement, obligeant les institutions à poser et hiérarchiser les problèmes. Les géographes

dénoncent depuis longtemps le fait que la situation n'est pas appréhendée à sa juste mesure. En particulier, la question des quartiers difficiles, très présents en Seine-Saint-Denis, n'est pas assez traitée.

Certes, les relations entre Paris et sa périphérie s'améliorent. Mais il subsiste des ruptures et la nécessité de trouver des acteurs aptes à prendre en charge un certain nombre de problèmes spécifiques de la périphérie.

Concernant la dimension de la gouvernance de la région urbaine, je souhaite insister sur deux points liés à la manière de mettre en valeur le SDRIF. Les acteurs institutionnels pourraient apporter leurs contributions de deux façons en la matière, d'abord en privilégiant la notion de polycentrisme, ensuite en favorisant ce qui relève de la proximité.

Autour de quoi construire le polycentrisme? Les institutions ne sont pas neutres quand il s'agit de répondre à cette question. Selon que nous considérons que les institutions les plus légitimes pour agir dans ce domaine sont les départements, les intercommunalités ou une nouvelle institution, les centralités qui, certes ne se décrètent pas, mais se développent, prendront des formes différentes. Dans la façon de comprendre la fabrication de ces centralités périphériques, la configuration des institutions pèsera d'un poids non négligeable. Il en est de même pour ce qui relève de la proximité, qui est légitime. Il existe des tas de manières de concevoir celle-ci suivant la façon dont nous la prenons en compte et les acteurs qui l'organisent.

L'autre point sur lequel je souhaite encore plus insister est le suivant. Il est souvent question, dans la mise en place du Grand Paris, de savoir quelles compétences seront transférées. Selon moi, la localisation géographique des compétences est certes importante, mais pas essentielle. En effet, les compétences ne se localisent jamais au même endroit et s'accompagnent de demandes différentes selon les lieux où elles s'exercent. De toute façon, rien n'est jamais bien. Il faut s'accommoder de cette situation.

Ce qui manque le plus sont les « compétences d'interface ». Le problème n'est pas de savoir à quel niveau nous gérons les transports, mais de savoir qui s'occupe ou plutôt qui ne s'occupe pas de l'articulation entre les transports et l'urbanisme. La mise en œuvre du développement peut avoir lieu dans plusieurs directions (transport, énergie, environnement, etc.) en même temps et nous pouvons perdre beaucoup de l'absence de services assurant la transversalité entre l'ensemble de leurs projets. Par exemple, il n'est pas souhaitable de construire des éco-quartiers très mal desservis par des transports collectifs.

Par conséquent, la présence de compétences d'interfaces est nécessaire. C'est à ce niveau que les leviers d'actions collectives publiques sont les plus forts. Ces compétences d'interfaces concernent notamment les interfaces d'échelles. Malgré tout, pour de bonnes ou mauvaises raisons, nous devons nous accommoder des périmètres et des institutions en place. Les enjeux majeurs se trouvent souvent au niveau des interfaces, entre Paris et sa proche périphérie, entre la petite couronne et la grande couronne, entre la grande couronne et le bassin parisien.

Le constat étant posé, vient le moment de construire un scénario. Comme l'a indiqué Patrick, la martingale consiste à avoir à la fois une gouvernance souple et un gouvernement robuste, stable et légitime. Nous pouvons inventer des dispositifs de gouvernance très sophistiqués qui fonctionnent bien. Mais si nous ne savons pas qui décide et auprès de qui le citoyen peut se plaindre, la situation n'est pas très satisfaisante. Il en est de même si nous avons une institution élue sans capacité d'action

N'étant pas juriste, je vais me permettre de vous proposer des constructions institutionnelles un peu baroques. Je me base sur une double idée. Les syndicats intercommunaux qui existent pour traiter notamment de l'assainissement, de l'énergie et des télécommunications m'intéressent car ils correspondent bien aux structures souples et à géométrie variable que j'ai préconisées. Par exemple, le SIPPEREC qui s'occupe de l'énergie et des télécommunications contient des collectivités ayant adhérer à une seule de ces compétences et d'autres aux deux. Il s'agit d'une structure qui évolue et sa caractérise par une certaine souplesse.

Vous pourriez me reprocher de vous ennuyer avec le cas de ces collectivités techniques alors que ce qui est important se produit ailleurs. Comme l'a souligné Patrick LE GALES, tout se joue au niveau de l'invisible et du long terme. Certains prétendent que l'important dans les territoires constitue les réseaux. Ils n'ont pas tort. Ces réseaux figurent dans l'invisible et n'ont pas grande légitimité démocratique. La réalisation de réseaux d'énergie et de télécommunications, le fait de s'occuper d'eau et d'assainissement permettait de structurer les territoires dans le cadre de l'accompagnement des grandes tendances socioéconomiques. Aujourd'hui, avec la mise en valeur du développement durable, cela le devient encore plus. Faire du développement durable sans s'intéresser à l'eau, à l'assainissement, au transport, à l'énergie et aux télécommunications n'a pas beaucoup de sens.

Les syndicats intercommunaux ont des compétences trop peu visibles, mais stratégiques. Je propose de les consolider au niveau territorial. La Ville de Paris a soigneusement évité d'adhérer à certains et participe à d'autres qui pourraient se développer. Il faudrait trouver des mécanismes d'incitation, trouver un cadre permettant la consolidation territoriale de ces syndicats. Il s'agirait aussi d'effectuer leur consolidation sectorielle en leur permettant d'avoir des compétences nouvelles, par exemple en matière de logement. Ces syndicats intercommunaux constituent plutôt de bons outils en termes de gouvernance. Vous allez me répondre que personne ne connaît le nom du Président du SIPPEREC

Claude PERNES – Si. Moi, je le connais.

Jean-Marc OFFNER – Sa légitimité politique pourrait être plus importante. C'est à ce niveau que je souhaite vous proposer des schémas relativement baroques pour améliorer la gouvernance. Il faudrait inventer une structure réunissant ces intercommunalités et associant les Départements, la Région et l'Etat, soit ajouter une feuille de plus dans le mille-feuille administratif. Il me semble que nous pourrions retenir une solution ambitieuse ressemblant un peu à la configuration du Grand Londres. Le Maire du Grand Londres a peu de pouvoirs mais une légitimité politique forte, acquise de par son élection et quelques coups stratégiques.

La structure que je préconise de mettre en place aurait la forme d'une agence d'urbanisme. Les agences d'urbanisme, dans des villes comme Grenoble et Bordeaux, ont joué un rôle très important dans l'évolution de ces communes. Une agence d'urbanisme possède une capacité d'expertise originale car elle peut se saisir de tous les problèmes et donc assurer les compétences d'interface. Elle a, par ailleurs, une légitimité démocratique non nulle, le Président de son Conseil d'administration représentant un élu.

Par conséquent, le schéma que je mets en avant consiste à renforcer la présence territoriale et le rôle des syndicats intercommunaux, tout en les adossant à une structure qui correspondrait à une ressource d'expertises nouvelles avec une présence politique forte à sa tête. Toutefois, je ne dis pas qu'il faille élire au suffrage universel le président d'une agence d'urbanisme. Je pense qu'avec ce genre de construction, nous pourrions répondre aux problèmes posés sans, pour autant, tomber, d'une part, dans l'anachronisme évoqué tout à l'heure avec un Grand Paris ressemblant à l'ancien département de la Seine et, d'autre part, dans un schéma ternaire, peut-être ingérable basé autour du Maire de Paris, du Président de la Région et du chef du Grand Paris. Cette sorte d'agence d'urbanisme à géométrie variable aurait une sorte de légitimité technique et institutionnelle très différente de celle qui existe aujourd'hui. Voilà ce que je voulais vous faire partager.

**Jean-Paul PLANCHOU** – Merci. Les propos que vous avez tenus tous les deux sont particulièrement complémentaires. Ils semblent reposer sur le point de vue partagé que la Région a la capacité d'organiser la vie publique dans ce vaste bassin de l'Ile-de-France.

Vous avez souligné la nécessité d'organiser cette vie publique au travers de syndicaux intercommunaux et d'une agence d'urbanisme. Vous ne paraissez pas favorables, ni l'un, ni l'autre, à une organisation structurelle lourde et dure du cœur d'agglomération. Par rapport aux mécanismes que vous proposez, que pensez-vous du schéma mis en avant par Patrick BRAOUZEC ?

J'ai été interpellé par deux aspects du propos de M. LE GALES. Vous semblez dire que la volonté de réduire les inégalités territoriales risque d'empiéter sur celle consistant à assurer le développement économique de notre région. Or, pour nous, représentants de collectivités publiques, à l'échelle où nous nous situons, la baisse des inégalités territoriales passe essentiellement par la mise en place d'équipements publics et des actions consistant à favoriser ici ou là des activités à fortes valeurs

ajoutées. Bien sûr, il peut s'agir aussi d'accroître la production de logements. Mais tous nos projets visent à renforcer l'attractivité de notre région. J'ai donc été interpellé un peu par votre propos. Je l'ai peut-être mal compris. Dans ce cas, je vous demanderais de mieux nous l'expliquer.

Par ailleurs, pour vous, si l'Etat est appelé à devenir de moins en moins intervenant, à accorder de plus en plus de compétences et de prérogatives aux collectivités locales et notamment à la Région, il sera de plus en plus attentif à conserver et même à accroître ses capacités normatives. Dans votre idée, faudra-t-il conserver la ressource séquentielle ? Il y a là une contradiction fondamentale. Si l'Etat renforce sa capacité de contrôle tout en laissant la décentralisation se faire, encore faut-il qu'il responsabilise complètement les acteurs !

**Claude PERNES** – Je crois qu'à mesure que les auditions se succèdent, l'on prend de plus en plus de plaisir – du moins en ce qui me concerne – à écouter les uns et les autres.

Le débat est lancé et nous faisons réfléchir toutes les personnes autorisées. Je prends donc plaisir à entendre des propos concernant l'amélioration de la situation. A chaque intervention, je m'aperçois qu'il n'existe pas de modèle idéal. Ce que nous avons mis en place, au cours de notre histoire, semble avoir toutefois bien fonctionné. Il apparaît que la problématique est de répondre à des problèmes mal traités, comme celui du logement, des transports ou de la réduction des inégalités.

Parmi les solutions proposées au sujet des syndicats, j'ai moi-même toujours pensé que l'Ile-de-France avait inventé l'intercommunalité. C'est la région qui a éprouvé en premier le besoin de la mettre en place. Nous nous apercevons qu'ils sont à géométrie et adhésion variable. Le service rendu l'est au meilleur coût. Il est vrai que nous pourrions imaginer une institution qui pourrait mieux gérer ou mieux obliger, car je n'avais pas noté que la Ville de Paris n'était pas présente dans nombre de ces syndicats.

J'ai bien entendu également dans vos propositions l'accent mis sur le rôle renforcé de la Région Ile-de-France. Mais vous semblez penser dans l'optique d'une nouvelle institution prônée par Monsieur LE GALES, celle de Paris et les 29 communes. Mais ce ne peut être « Paris et les 29 » car parmi les 29 communes, nombre sont des villes riches, touchent Paris ou bien sont potentiellement riches, ou le deviendront. Et toutes ces villes ont déjà des intercommunalités. Saint-Denis fait partie de ces 29 mais à l'intérieur de Saint-Denis, il faut compter les communes. Ainsi, une nouvelle frontière pourrait apparaître avec des incursions dans les départements. C'est pourquoi une nouvelle frontière pour une nouvelle institution me semble difficile à trouver.

De fait, pour ce qui me concerne, les questions à poser seraient : Quelles sont, aujourd'hui les problèmes de la Région Ile-de-France qui sont mal traités et quels seraient les moyens permettant de mieux faire ? A ces questions, répondent le renforcement des compétences de la Région, la constitution autour de la conférence métropolitaine d'une institution qui aurait compétence et pouvoir mais pourrait se heurter à l'existant. Nous sommes face à une grande interrogation. De plus, je prévois que lorsque nous aurons fait le tour du sujet, nous reviendrons au point de départ. En effet, nous pourrions régler le problème du logement en mettant en place des mécanismes de gouvernance et les lois afférentes.

Marianne LOUIS – Puisque vous appelez à sortir du cadre, je pense que la problématique relative aux interfaces est déterminante. En effet, nous sommes encore figés dans un système de compétences constitutionnelles alors que nous sommes aussi dans des problématiques de long terme que nous pourrions définir comme des problématiques de projet. Vous avez pris l'exemple du développement durable à cet endroit. Ainsi, notre problématique est celle de faire fonctionner ce système institutionnel avec la prise en compte de la dimension de projet. Le type de structure souple que vous proposez à l'avantage de prendre en compte ces deux aspects, sans en privilégier une au profit de l'autre mais en les synthétisant.

Néanmoins reste la question de la feuille de route donnée à la structure et que constitue la dimension de projet. La feuille de route est-elle définie dans un cadre institutionnalisé, comme la mise en œuvre du SDRIF ou est-elle le fruit d'un outil politique de coordination – qui peut être la Région mais aussi la Conférence des présidents de conseils généraux. De fait, où se définit la feuille de route de la structure souple que vous proposez ? Je souligne cependant que nos problématiques aujourd'hui se situent entre la question des compétences et celle de l'organisation du projet.

Catherine CANDELIER – Je souhaite réagir sur l'intervention de Monsieur OFFNER. Le constat sur les dysfonctionnements divers est partagé mais je reste, pour ma part, très sceptique sur les syndicats intercommunaux. Je trouve choquant par exemple de ne pas connaître le nom des présidents de ces syndicats. En tant que conseillère municipale d'une ville des Hauts-de-Seine qui accueille nombre de syndicats intercommunaux, à compétences variables, je peux dire que le seul moment où l'on entend leur voix est celui du bilan obligatoire annuel au Conseil municipal. Nous y auditionnons très tardivement un à cinq syndicats. Il nous est remis une brochure avec le nom des présidents, des vice-présidents lesquels sont généralement très nombreux parce qu'il faut donner la place aux sensibilités différentes et à toutes les communes.

Pour le moment, l'aspect démocratique de ces syndicats m'échappe quelque peu. Et ces syndicats ne sont pas connus des citoyens. J'ai l'impression de ne jamais pouvoir définir la politique des syndicats et encore moins, d'obtenir une vision globale de la situation. Vous avez parlé d'une sectorisation qui est poussée à l'extrême. A mes yeux, en terme de responsabilité vis-à-vis du citoyen et des collectivités, notre rôle n'est pas rempli. Nous consultons, en catimini, une fois tous les 6 ans un représentant de la commune, lequel désignera à son tour en assemblée générale quelqu'un d'autre qui se répartira avec d'autres les postes à responsabilité et les champs de présence. En matière de gouvernance et de démocratie, ce modèle n'est pas à suivre.

**Guy BONNEAU** – Il est vrai que le seul président de syndicats territoriaux que nous connaissons tous est celui du STIF puisque c'est aussi celui de la Région. A propos de l'ouverture de Paris, je pense que se pose la question des arrondissements à ce sujet. Annexer les communes voisines sur une base d'intercommunalité poserait problème par rapport au poids de Paris. Nous nous sommes donc interrogés sur le fait de donner plus de consistance aux arrondissements parisiens.

Les propos tenus par Monsieur LE GALES rejoignent nos interrogations. Vous avez parlé de « pouvoir hiérarchique de la Région » ; ce terme a l'avantage d'être clair. Mais vous avez été plus succinct quant à la volonté de « donner chair au polycentrisme et à la proximité ». Vous avez dit que le cadre d'un pouvoir hiérarchique fort de la Région, il est certain que celle-ci aurait la responsabilité de donner plus de corps aussi à des intercommunalités au niveau infra-régional. J'aimerais que vous commentiez davantage le polycentrisme et le rôle de la Région face à l'émergence d'intercommunalités.

**Gabriel MASSOU** – Je suis d'accord avec les propos tenus ce matin. C'est une des matinées dans lesquelles je sens le plus de capacités à réfléchir aux réponses à apporter.

Il me semble que le niveau perdant est l'Île-de-France. A ce niveau, il est nécessaire de renforcer les capacités de gouvernance et de gouvernement. Mais quelles sont les capacités de la collectivité régionale qu'il faut renforcer pour qu'elle puisse jouer le rôle qui lui manque aujourd'hui, notamment la mise en œuvre du SDRIF? Le projet des TIC existe, quoique l'on pense de son contenu. Quels sont donc les outils institutionnels qu'il faut donner à la collectivité, sur ce territoire, pour pouvoir agir?

Par ailleurs, j'aimerais comprendre l'opposition que vous soulignez entre les architectes et les urbanistes. Vous dites que certains travaillent sur la morphologie et d'autres sur les flux mais ces derniers ne sont pas si distincts de la morphologie. Pourquoi n'arrivez-vous pas à produire une réflexion commune ? J'aimerais comprendre l'impossibilité de définir des consensus entre vous alors que vous travaillez sur le même territoire. Est-ce l'historique de vos métiers ou bien une opposition catégorielle ?

De plus, la question porte-t-elle sur l'élargissement du comportement parisien à un territoire plus grand ou sur l'entrée de Paris dans la métropolisation? S'il faut faire entrer Paris dans la métropolisation, ne faudrait-il pas « casser » Paris au lieu de l'élargir? Il apparaît bien deux options pour faire entrer Paris dans la métropolisation.

Enfin, concernant les syndicats intercommunaux, voici ce que je pense. Pour qu'une élection soit démocratique dans ce pays, il faut que des enjeux, des choix, soient clairement identifiés. Je ne reviendrai pas sur l'opposition droite/gauche mais l'attitude démocratique passe par des choix lisibles pour les électeurs. Or les syndicats fonctionnent au consensus. Toutes les sensibilités s'y réunissent et ne s'offusquent pas de l'identité politique de celui qui préside le syndicat. Comment pouvez-vous

donner lisibilité politique à une élection sur ce type de structure qui ne peut correspondre au comportement démocratique ?

Patrick LE GALES - Merci pour toutes ces questions. Concernant les questions d'inégalités territoriales, je voudrais attirer votre attention sur le fait qu'une partie de ces inégalités n'ont ni pour origine, ni pour mécanisme principal de résolutions, les chaînes régionales. De plus, il existe des économies en croissance ou en restructuration importante. De fait, par nature, une partie des inégalités est posée. De fait, il faut faire attention à ne pas faire de la lutte contre les inégalités quelque chose qui bloque et délite par ailleurs. Cela s'est passé dans un certain nombre de conseils régionaux. Certes, des éléments sont complémentaires mais pas toujours. Cela mérite d'observer précisément les éléments relatifs à ces inégalités et de déterminer lesquels il faut observer. Par exemple, en terme de ségrégation sociale et ethnique, apparaît, en moyenne, une décrue en lle-de-France dans les dernières années, hormis aux écarts les plus importants : entre la situation sociale des plus riches et celle des plus pauvres. Ainsi, mis à part les extrêmes, il apparaît une décroissance de ces inégalités. Sur les questions des inégalités, le prisme territorial n'est pas le seul. Il faut donc penser également à ne pas brimer les dynamiques en cours. Il faut trouver les bons mécanismes pour déterminer sur quels types d'inégalités nous agissons. Notez que dans certains cas, les réflexions parfois simples de réduction des inégalités conduisent les politiques à ne pas prendre en compte tous les éléments.

Concernant l'Etat, je suis beaucoup plus pessimiste que vous. Vous le savez, notre dette est passée de 30% à 63% du PIB en vingt-cinq ans. Cet échec devient un énorme enjeu, et de plus en plus. En effet, repositionner l'Etat dans les mois à venir est un grand enjeu. Je pense que l'Etat ne vous fera pas de cadeaux. Je vois ce qui se passe en Italie, en Suède, en Angleterre où la réforme est un peu le laboratoire des réformes sur cette question. Il n'y a aucune raison pour que l'Etat ne réduise pas les capacités financières des collectivités tout en les contrôlant davantage.

Vous avez raison dans votre discours et en terme de logique politique, je pense pourtant que c'est ce qui va se passer. Je pense que l'Etat ayant du mal à réformer sa dette et réduire ses dépenses, cherchera à vous passer le mistigri, quel que soit votre niveau de tête. Vous aurez donc une pression plus forte, notamment sur la ressource financière. En France, nous pouvons dire que notre système de décentralisation n'est pas mauvais mais il n'est pas très bien non plus. A un moment, notre modèle, au niveau de services et au coût élevé, sera remis en cause. Je pense donc que vous allez avoir de nouvelles logiques de décentralisation, avec davantage de responsabilité mais sans les ressources nécessaires pour les assurer. Il faut bien comprendre un tel comparatif : les collectivités locales ont connu un âge d'or extraordinaire, comme personne en Europe. J'ai tendance à penser que vous allez connaître des problèmes plus importants alors que vous aurez plus d'autonomie et de problèmes à gérer. Nous pouvons développer ce point davantage mais je vous remercie de me permettre de confirmer mon pessimisme. Je pense que l'Etat se réorganise et réinvente de nouveaux mécanismes de décentralisation et ne vous fera pas de cadeaux sur le plan financier.

A propos des syndicats intercommunaux, entre l'école des Ponts et Sciences Po, nous n'avons pas la même vision à ce sujet. [Rires] A ce sujet, nous devons nous questionner sur la relation avec les grandes firmes. Comment joue-t-on avec les grandes firmes sur l'organisation? Même si elles ont mené efficacement certaines actions, il faut souligner que le pilotage a été quelquefois problématique. Il est vrai qu'il arrive parfois que les agences d'urbanisme joue un rôle remarquable mais avec un pilotage politique extrêmement réduit.

Pour moi l'interface est fondamentale dans la Région Ile-de-France, et cela signifie faire des choix et articuler différentes politiques publiques, compétences du Conseil régional. Au contraire de prôner l'autonomie des syndicats, j'ai tendance à dire qu'il faut renforcer la Région sur ses capacités.

Au sujet de l'organisation infra-régionale, je n'ai pas un avis tranché. Je dirai que je n'ai pas de nostalgie à l'égard d'un modèle. Je pense qu'il n'existe pas de modèle. Ce que nous avions vu à propos de la manière de gérer - sans parler de la deuxième couronne - une répartition entre les départements en première couronne d'un côté et Paris de l'autre côté, n'est pas une bonne chose. Dans les politiques qui ont été mises en œuvre sur la longue durée, cela produit des effets problématiques. Je pense qu'il faut travailler sur ce point, comme l'a évoqué Jean-Marc. Si nous allons dans le sens d'une compétence plus forte de la Région, cela voudrait dire que celle-ci aurait la capacité de réorganiser l'infra-régional. A ce niveau, vous devez gérer le débat sur la manière de

garder ou non les départements et de réorganiser l'intercommunalité. Il me semble que là est la logique.

Mais si l'on envisage Paris et la métropolisation, cela signifie-t-il « Casser Paris » ? Je constate qu'un certain nombre de villes ont essayer de le faire : Montréal, Rotterdam, Amsterdam. Toutes ont essuyé de terribles échecs. Il faut garder en tête qu'il existe une unification au niveau de Paris, en interne et en externe, et cela représente une grande ressource pour la région. Je pense que casser Paris pour le faire entrer dans le moule n'est pas la meilleure solution. A ma connaissance, toutes les villes qui l'ont fait ont connu des échecs.

A cet endroit, il faut observer le type de compétences que pourrait développer la Région Ile-de-France. Je comprends évidemment l'argument qui consiste à penser que l'élargissement de la première couronne renforcerait un centre relativement riche. Je rappelle que dans mon schéma la Région a des pouvoirs fiscaux plus importants sur la redistribution des impôts. La culture fiscale est plus forte, dans sa négociation, avec le centre qui est riche. Elle a donc les moyens pour éviter les concurrences fiscales d'une part, et d'autre part celui de jouer un rôle plus important dans la redistribution. Ainsi, dans c'est dans ce schéma que cela a un sens.

Quant au pouvoir normatif, je l'évoquais, il s'agit premièrement de référents au droit de l'urbanisme qui pourrait éventuellement expérimenter certaines décentralisations de pouvoir normatif au niveau régional sur les normes secondaires ou sur d'autres éléments. Il s'agirait également de renforcer les capacités stratégiques de la Région, d'aller plus loin par exemple sur le pilotage des syndicats intercommunaux, comme le disait Jean-Marc. Cela peut être envisageable. Il faut toutefois considérer les pouvoirs de la Région qui ne font pas d'elle simplement un lieu de coordination des réseaux mais une interface des politiques. Il faut également un pouvoir fiscal plus fort, plus clair en terme de capacité de redistribution. Il faut aussi un centre, atout pour la Région, qui puisse négocier fortement au niveau régional et qui sera une tension dynamique pouvant répondre aux problèmes évoqués.

Enfin, vous vous rendez compte que je critique, de manière non justifié, l'argument de Jean-Marc OFFNER, qui promeut un modèle un peu technocratique avec son agence d'urbanisme. Je voudrais donc parler du « grand Londres », même si ce n'est pas exactement ce qu'il a en tête. Il est vrai que le maire de Londres détient un pouvoir faible mais une forte légitimité. Je veux rappeler que nous ne savons pas si le prochain aura autant de légitimité que celui-là. Ken LiVINGSTONE a proposé, tout en restant du côté des travaillistes, une alternative au gouvernement BLAIR qui perdait sa popularité. Mais actuellement le gouvernement anglais tente de limiter, plus encore, les pouvoirs du prochain maire. Ainsi, la capacité de pilotage et d'expérimentation qu'a eu Ken LIVINGSTONE va être remise en cause dans l'avenir. Comme l'a dit Jean-Marc, ce fut un moment exceptionnel.

Jean-Marc OFFNER – Pour prolonger ce que vient de dire Patrick, je crois à la variable technocratique dans sa capacité d'action. Je suis pour qu'il y ait plus d'expertises, plus de sommes versées pour les études, et pour le dialogue entre les communautés intellectuelles. Le problème est que cette expertise tombe sous la critique de l'absence de légitimité démocratique. C'est le problème de ces syndicats. Ceux-ci sont, de toute façon, importants mais le problème est de leur donner plus de légitimité démocratique et de les faire monter en généralité. J'ai le sentiment que, dès lors que nous ne sommes pas dans un modèle américain où l'on applique toujours et partout la sélection, l'instance de consolidation peut jouer ce jeu. Lorsque nous élirons nos maires, ceux-ci ne nous diront pas quel adjoint aux transports choisir. Nous le découvrirons ensuite. En revanche, un mécanisme d'élection qui dévoilerait la personne en charge des réseaux et celle des Télécoms par exemple, serait intéressant. Nous y gagnerions en visibilité démocratique et dans l'appréhension des interfaces.

Il en va de même pour les agences d'urbanisme. Lorsqu'elles fonctionnent, le problème est de les laisser marcher, mais il faut faire en sorte qu'elles soient visibles dans le pilotage. De plus, je ne pense pas que leur capacité d'action soit uniquement déterminée par leur invisibilité.

Par ailleurs, par rapport à l'intercommunalité, nous nous situons dans un processus historique fastidieux, comme pour les départements. Il existe une montée en puissance de l'ensemble des institutions. Cela doit être noté. Ce n'est pas un jeu à somme nulle, avec les uns qui perdent et les autres qui gagnent; Etat mis à part. Pour les départements, nous aurions pu nous dire que nous étions dans un processus historique de dépérissement. Au contraire, la décentralisation les a confortés largement.

Il en va de même pour l'intercommunalité. En 2000, pour le Préfet de région, nous avions travaillé sur les inégalités intercommunales en Ile-de-France. Ces intercommunalités ont envie d'exister. De fait, nous devons faire avec l'existant ou opter pour le grand balayage. La question du polycentrisme demeure à cet endroit : sur quelles institutions devons-nous appuyer pour lui donner corps ? Nous avons trois choix : les OIN, les départements et les intercommunalités. Ainsi, si nous considérons que ces institutions ont une capacité à moduler le développement socio-économique, cela donne une vision un peu différente à ce polycentrisme.

Enfin, au sujet des architectes, je dirai qu'ils ne pensent pas comme nous car ils dessinent. Les flux, les relations économiques, les délégations sociales, c'est un peu plus compliqué. Ils appartiennent au monde du sensible, et nous à celui de l'écrit. J'envisage les choses ainsi.

Enfin, pour répondre à la question posée concernant la décision de la feuille de route : pourquoi ne pas imaginer un contrat pluriannuel engageant l'institution, et tout ou partie, les personnes travaillant dans les instances que vous avez citées ? Dès lors que l'institution aurait légitimité, il est possible d'imaginer de voter pour quelqu'un qui proposerait les mises en œuvre et les procédures.

Jean-Paul PLANCHOU – Merci beaucoup pour votre contribution, précieuse à bien des égards. Je remercie aussi de sa présence le Président du Conseil régional. Nos deux interlocuteurs précédents pensent que la Région est le bon échelon pour la mise en cohérence du gouvernement et d'une gouvernance du territoire. Mais il faut reconnaître un problème de gouvernance et de gouvernement dans le cadre du cœur de l'agglomération et la nécessité d'avoir une légitimité et une « souplesse de gouvernance », qu'évoquait Monsieur OFFNER.

Nous allons maintenant procéder à l'audition de l'exécutif régional. Entre temps, nous pouvons procéder à une rapide synthèse. Depuis le mois de novembre, nous pouvons tirer quelques enseignements : ceux et celles qui ont été auditionnés devant nous ont tous témoigné de la nécessité d'affirmer le rôle de la Région, dans sa capacité de péréquation, de conduite d'une politique stratégique à l'échelle du territoire. Il était, me semble-t-il, important de le faire valoir. Néanmoins, ils ont souligné la nécessité d'améliorer la gouvernance et parfois même le gouvernement du cœur d'agglomération. Chacun a reconnu l'existence du parallélisme même s'il ne faut pas les confondre. Il faut donc affronter ce double problème. Voici le contexte très rapidement brossé et duquel nous devrons extraire un certain nombre de scénarii.

Monsieur le président, vous avez participé, depuis le début de l'aventure à la Conférence métropolitaine. Vous avez toujours affirmé qu'il fallait prendre en compte les problèmes tels qu'ils se posaient concrètement au niveau du cœur de l'agglomération parisienne tout en disant : « oui, mais ». En effet, vous avez souligné l'attention qu'il faut aussi porter à la Région, qui est aussi Région capitale. Sur cette ligne, vous êtes à plusieurs reprises intervenu. Nous vous écoutons donc pour en savoir plus.

Jean-Paul HUCHON – Merci à tous. Je suis venu avec Serge MERY qui pourra s'exprimer sur la question majeure des transports s'il le souhaite. En effet, au fur et à mesure des travaux de la Commission j'ai pris connaissance des problèmes rencontrés. Peut-être n'ai-je pas encore pris en compte le détail de tous les travaux. Mais j'ai pu noter qu'une grande partie de vos interlocuteurs avaient examiné le problème dans le fond, et par ailleurs, souhaité qu'à cette occasion, le rôle de la Région soit réaffirmé et renforcé. Celle-ci apparaît comme l'échelon pertinent à bien des égards. Je note que le maire de Paris – je me réfère à l'interview de ce matin – fait partie de ceux pour lesquels toute démarche impliquera que la Région y joue un rôle essentiel. Madame de PANAFIEU et Monsieur KAROUTCHI ont parlé, quant à eux, de syndicat mixte ouvert. Je constate donc que sur ce point existe un large accord même s'il faut ensuite l'instrumenter, le mettre en œuvre.

Il est vrai que j'ai participé à la Conférence métropolitaine et je pense que Jean-Paul PLANCHOU a bien résumé notre intervention qui prend place sur la base d'un « oui, mais ». En effet, indiscutablement il existe un besoin commun d'un travail collectif pour résoudre des problèmes qui aujourd'hui sont nés du fait que Paris s'est coupé de la banlieue, et que par ailleurs, la capitale a exporté en banlieue un certain nombre de ses problèmes. Nous le voyons à travers les attentes des maires de banlieues proches concernant les terrains de la Ville de Paris, les circulations de proximité, le partage des équipements nuisants et à travers la question du logement qui n'est pas résolue. De

fait, travailler ensemble, avec les communes les plus proches de Paris, en particulier, et Paris même, est nécessaire. Il existe un besoin fort d'intercommunalité.

Ce besoin d'intercommunalité, de mener des actions intercommunales, et de créer et renforcer des intercommunalités, n'existe que de manière parcellaire. Doit-il se transformer pour autant en la création d'une structure de gouvernance supplémentaire ? Ce point ne m'est jamais apparu ressortir de la Conférence métropolitaine où s'exprime pourtant une forte volonté des élus y participant, avec des sujets d'envergure et d'échelle très variables.

Ainsi, l'une des premières conférences a abordé le problème des transports. Légitime au vu des attentes locales, cette thématique n'en est pas moins spécifique en raison de la récente décentralisation régionale avec le STIF. Celui-ci fonctionne plutôt bien dans la mesure où toutes les décisions, depuis maintenant deux ans, ont été prises à l'unanimité. Et ce n'est pas vraiment facile de faire voter, quasiment à l'unanimité à tous les votes Ce n'est pas évident non plus de faire voter la grande couronne pour les projets relatifs à la petite couronne, pour les projets de Paris et de faire voter Paris pour les projets de la grande couronne.

Nous avons également abordé le développement économique. Rappelons que si une compétence a été attribuée de manière claire aux Régions dans les lois de décentralisation Raffarin, c'est bien celleci. Ce que l'on peut reprocher à ces lois c'est de ne pas avoir donné la disposition de crédits européens aux Régions, de crédits du FISAC ou d'aide aux petites et moyennes entreprises qui donneraient à la Région plus de crédibilité pour aménager l'espace économique.

Le troisième sujet abordé au cours de la Conférence métropolitaine a été le logement pour lequel une vraie question de gouvernance et même de gouvernement (pour reprendre l'analyse précédente) est posée. Nous avons voulu à la Région - Jean-Paul PLANCHOU, Serge MERY et Claude PERNES en sont témoins, obtenir la compétence décentralisée du logement, pour ce qui concerne l'aide à la pierre. A l'époque, Jean-Pierre RAFFARIN avait donné un avis favorable, puis, après avoir concédé que cela allait être difficile, a choisi de déléguer cette aide aux intercommunalités et aux départements. De fait, seules deux intercommunalités ont pu prendre cette délégation, le reste relevant des conseils généraux. Or, sur le logement, la situation n'est pas satisfaisante. Et ce, alors même que la Région dépense chaque année 200 millions d'euros pour aider à construire ou à rénover le logement, comme les copropriétés dégradées ou le logement intermédiaire. Je rappelle que nous avions annoncé en 2004, 120 000 logements réhabilités et 120 000 construits. Nous avons déjà atteint les premiers en moins de quatre ans. Mais en matière de construction, notre objectif a été moins bien réalisé : 30 000 logements construits sur les 120 000 annoncés. Il existe donc un problème de jonction des efforts sur ce sujet.

Nous avons créé un établissement public foncier regroupant 5 départements et notamment ceux du cœur de l'agglomération. Actuellement, 3 départements ne participent pas aux travaux de cet établissement car ils ont créé leur établissement public foncier départemental. Il s'agit du Val-d'Oise qui, semble-t-il, est prêt aujourd'hui à fusionner avec l' EPFR régional. Nous avons déjà une collaboration entre l' EPFR et les Yvelines. Seul le département des Hauts-de-Seine se refuse à la coopération régionale en matière de logement.

De fait, à mes yeux, la question du logement et de l'urbanisme devrait faire l'objet d'une coopération renforcée, même si l'on peut se demander s'il faudrait la limiter au seul cœur de l'agglomération. Une sorte de syndicat — je reprendrai à mon compte la formule de « syndicat ouvert, mixte et ... 'sympathique' » - pourrait être créé sous forme d'instance qui soit autorisée à appliquer la loi SRU, acquérir du foncier de manière coordonnée et le répartir, rassembler les aides pour construire du logement de manière à le coordonner, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Pour en revenir au processus de la Conférence métropolitaine, très porteur, je crois qu'il doit absolument éviter d'aboutir à une dissociation ou une autonomisation du cœur de l'agglomération. Les besoins d'intercommunalité et de coopération sont réels mais chacun comprend qu'il serait anachronique et incohérent que le cœur (soit 5-6 millions d'habitants) se sépare de la grande métropole (soit les 9 millions d'habitants du territoire le plus urbanisé d'Île de France).

Je sais que certains envisagent pourtant une telle hypothèse : le sénateur DALLIER par exemple, avec sa proposition de fusion des départements du cœur de l'agglomération. Monsieur ATTALI parle aussi d'ailleurs de supprimer plus globalement les conseils généraux. Une vieille idée, intéressante

bien entendu mais pas forcément adaptée –et c'est un Président de Région qui l'affirme...- compte tenu du poids et du rôle des conseils généraux, désormais clairement engagés dans un ensemble de démarches communes, même si elles ne sont pas toujours évidentes, comme le SDRIF en donne une illustration. Attention, quand nous parlons d'institutions, à ne pas vouloir réparer les pesanteurs et les fractures du passé – comme le périphérique -, en créant ... celles de demain!

Nombreux sont aujourd'hui ceux qui se réclament de l'action de Paul DELOUVRIER. Personnellement, je suis sensible à celle-ci : il a pensé une métropole de rang mondial et a commencé à mettre sur le terrain ses éléments constitutifs. J'en citerais deux : les RER et les villes nouvelles. Devons-nous aujourd'hui, au profit d'un certain emballement médiatique, fragiliser dans le contexte concurrentiel que nous connaissons aujourd'hui la métropole et son unité ? Je ne le crois pas Il me semble que, dans une réflexion et un processus qui doivent se prolonger à long terme, nous devons privilégier l'avenir de cette métropole régionale tout à fait unique, qui comprend aujourd'hui 400 communes environ, 9 millions d'habitants et une trame polycentrique bien connue gra^ce aux travaux et débats du SDRIF. Le projet d'un aménagement en faisceaux coïncide en effet avec la réalité des pratiques quotidiennes et offre des axes de développement, bien plus pertinent que l'ancien schéma en « couronnes ». Or, institutionnaliser le cœur de l'agglomération reviendrait à ressusciter cette vieille fracture et à compromettre les accors et projets entre les départements, les localités de grande banlieue et les autres. Evidemment, le projet de SDRIF est, en ce sens, assez proche de la logique dite « de la marguerite », développée par M. Patrick BRAOUEZEC. Et, il me semble que c'est une approche à la fois ambitieuse et pragmatique que d'asseoir la gestion de l'ensemble métropolitain sur des intercommunalités à terme puissantes, fortement soutenue par la Région.

Le cœur d'agglomération, si l'on se limite à un critère de densité, correspond à peu près à l'ancien département de la Seine. Mais aujourd'hui, il ne peut vivre sans ce qui se développe dans des espaces comme Roissy, Saclay, Marne-la-Vallée, Cergy-Pontoise, etc.. Ces éléments constituent aujourd'hui nos réservoirs d'emplois. Si la richesse continue de se concentrer sur Paris et sur les Hauts-de-Seine, en revanche, en termes de création d'emplois et de création d'activités, les points que je viens de nommer représentent aussi l'avenir. Il me semble donc impossible d'envisager le rayonnement et la qualité de vie de la métropole autour du seul cœur d'agglomération. Si tel était le cas, cela signifierait alors qu'il existe un malentendu entre ce que doit être la Région, ce qu'elle peut être et le cœur d'agglomération.

Si la Région, dans ses politiques de solidarité et de développement, doit se trouver face à une entité autonome de 5 à 6 millions d'habitants, il me semble évident qu'il serait difficile de construire une cohérence métropolitaine, par exemple en matière de transports.

J'étais ce matin même en compagnie du président de la RATP. Nous avons évoqué la mise en œuvre de la loi sur la continuité du service public. Le STIF et les entreprises de transports sont d'accord pour déclarer qu'il est impossible de privilégier, par exemple, la ligne Paris-Coulommiers par rapport à la ligne Paris-Asnières. Cela ne tient pas debout. Nous disons donc que nous prenons le réseau à 50% en heure de pointe. Et c'est tout. J'insiste : le réseau. Nous souhaitons en effet une continuité et une cohérence totale du réseau. Il n'existe pas de possibilité de couper le réseau d'une manière ou d'une autre. C'est pourquoi, la mise en place d'une AOP en cœur d'agglomération est une hypothèse très délicate. Personne ne pourrait sérieusement défendre l'idée que le métro n'est pas un élément structurant pour la région, d'autant plus que nous prolongeons les lignes chaque année (dans le cadre du contrat de projets Etat-Région, nous venons d'accepter le prolongement de la ligne 1, de la ligne 11, et bientôt de la ligne 14, afin de débloquer le problème de la ligne 13).

Ces deux points de repère étant rappelés, je voudrais évoquer trois axes privilégiés pour la réflexion de la Région dans le cadre de cette commission car sur certains sujets le statu quo n'est pas tenable.

Evidemment, la péréquation et la mutualisation sont des conditions de la modernisation de la métropole. Nous savons très bien que Paris et les 3 départements limitrophes totalisent les deux tiers du potentiel financier régional (et seulement 50% de la population...). Et dans ces deux tiers, Paris et les Hauts-de-Seine représentent l'essentiel. Il est clair que nous ne réglerons pas la question de la gestion de la métropole si nous n'avançons pas sur ce sujet. A cet égard, je trouve que mon collègue M. Roger KAROUTCHI fait preuve d'un extrême ... réalisme et d'un grand sens des responsabilités, lorsqu'il évoque un syndicat ouvert, à géométrie et à volonté variables, de financement, notamment !

Avec ce genre de disposition, aucun risque excessif n'est pris mais en aucun cas le problème n'est traité. Je reviens à la Conférence métropolitaine dans laquelle les maires de banlieue proche sont entrés pour que Paris et les Hauts-de-Seine fassent les efforts nécessaires pour résoudre leurs problèmes et tenter de réparer les fractures qui se sont produites. De deux choses l'une. Ou bien tous ces débats nous permettent de changer véritablement la donne en matière de solidarité financière. Ou bien il s'agit de dispositifs qui n'ont rien à voir avec l'intérêt général de la région et de la zone, mais qui ont certainement à voir avec des échéances politiques soit immédiates soit plus éloignées, même s'il faut avouer que, désormais, tout le monde commence ses campagnes électorales très tôt.

La deuxième question tient au logement. Il s'agit d'un défi vraiment urgent. Nous sommes prêts à participer à tous les efforts nécessaires, y compris, si nécessaire, en créant des structures ad hoc pour traiter ce problème en commun. Il me semble difficile d'être plus ouvert, à moins que, victime d'une illumination sur son chemin de Damas, le gouvernement ne décide de confier la compétence logement à la Région. Cela me semblerait assez logique. Il aurait d'ailleurs dû le faire depuis longtemps. C'est l'avis de tous les spécialistes. J'ai entendu Mme BOUTIN, ici même, expliquer qu'elle allait littéralement mener une révolution sur le logement, à l'intérieur de laquelle elle n'a pas exclu que les compétences en matière de logement reviennent soit à une institution pilotée totalement par l'Etat, soit à une structure dans laquelle la Région jouerait un rôle absolument essentiel.

Sur le transport et le développement économique, je dirais une chose très simple et très claire à cette commission. Certains sont tentés par un démembrement du STIF. Je ne le laisserai pas advenir. Aujourd'hui, j'estime que le STIF a été capable, depuis deux ans, d'avancer plus que nous ne l'avions fait en 20 ans, qu'il s'agisse du fonctionnement des transports ou de l'investissement. Cela a été fait avec l'accord des partenaires ; aucun de ceux-là ne s'est opposé à cette avancée. Il faut souligner que le grand public lui-même commence à connaître le STIF - ce qui est une très bonne chose pour la lisibilité démocratique. D'après une enquête menée par la SOFRES, le terme STIF est connu par 60% de la population sondée, alors qu'il n'était connu que de 20% de la population, il y à 3 ans. Il est donc de notoriété publique que la Région est le pilote en matière de transports, et qu'elle travaille en bonne intelligence avec les Départements et les intercommunalités, qui sont elles aussi représentées au sein du STIF.

Selon moi, le STIF constitue notre principal atout comparatif. Lorsque nous avons présenté, avec M. Bertrand DELANOE et M. le ministre Jean-François LAMOUR, le dossier de candidature pour les Jeux Olympiques de 2012, le principal argument était l'unité des transports et l'existence d'une autorité unique permettant de régler l'ensemble des problèmes. Un atout qui s'appuie aussi sur un « deal » en termes de financement. Si certains envisagent le démantèlement du STIF, alors il leur faut répondre à une simple question : qui financerait les transports ? A ce jour, la Région finance 70% des investissements, et parfois plus, et 51% de l'ensemble du fonctionnement des transports. Et ceci au bénéfice de l'intérêt global de la métropole et de l'ensemble de ces habitants. Nous sommes des élus responsables, élus d'une manière démocratique ; nous avons des comptes à rendre. Cette question est donc vraiment centrale. Je ne sais pas si elle a déjà été évoquée devant cette commission. Il me semble normal que le président de la région et a fortiori le président du STIF vous fasse ce type de déclaration.

En revanche, si nous pouvons nous féliciter de cette gestion rénovée des transports collectifs, il faut reconnaître que cela n'épuise pas la question de l'ensemble des déplacements en Ile-de-France. Peut-être faut-il envisager de passer du STIF au SDIF : Syndicat pour les Déplacements en Ile-de-France. Cela signifie qu'il faut, comme certains l'ont proposé, mutualiser les taxis, la gestion des routes et de la circulation. Nous aurions là un dispositif cohérent et doté de sens. Il faudrait aussi trouver moyens d'intégrer les enjeux d'interrégionalité. Avant-hier, nous nous sommes réunis à Amiens avec toutes les Régions du Bassin parisien ; cette question a alors été posée. Nous ne voyons pas comment gérer la circulation en Ile-de-France en ne signant pas un accord avec les régions limitrophes pour organiser, par exemple, le contournement de l'Ile-de-France par les poids lourds. Cette question supposerait d'ailleurs un certain nombre de réformes, notamment d'ordre fiscal et réglementaire.

Si, au regard des autres grandes métropoles internationales, nous disposons aujourd'hui d'un atout comparatif en matière de transports, notre position est peut-être différente pour ce qui est du développement économique. Je pense que nous n'avons pas encore tiré suffisamment les leçons des conséquences liées à la nécessité de travailler de façon mutualisée, de démultiplier nos pôles

d'attractivité, de favoriser flux et fertilisations croisées. Tous les départements adhèrent à notre Agence régionale de développement, sauf les Yvelines, pour des raisons historiques — mais cela pourrait changer. Cette agence commence à remplir un rôle de partenaire. Nous avons autant de mal à faire travailler ensemble les interlocuteurs publics du développement économique que les interlocuteurs privés ou para-privés et para-publics ; je pense aux chambres de commerce. Un des problèmes liés à ces dernières tient au fait qu'elles ne sont que « partiellement » régionalisées. Nous nous en préoccupons à l'heure actuelle. Il s'agit là d'un sujet majeur.

Pour finir, j'aborderais la question essentielle de la méthode pour traiter efficacement des enjeux organisationnels du coeur de l'agglomération? Je pense qu'il faut que nous attendions les résultats de cette commission. En effet, il est nécessaire que les collectivités, et notamment les maires autour de l'Ile-de-France et les présidents des intercommunalités, soient associés. Je n'imagine pas la création d'une structure sans une concertation très approfondie avec toutes les parties prenantes. D'ailleurs, si je comprends bien tous les développements des positions du gouvernement, à travers les déclarations de son secrétaire d'Etat au Parlement, qui est en même temps président du groupe UMP ici-même, aucune solution n'est à imposer d'emblée.

Pour ma part, je suis un partisan de l'intercommunalité, et j'affirme que le scénario dit « de la marguerite » constitue une référence importante. J'ai noté que, dans les travaux de cette commission, il existe un questionnement sur ce scénario. Vous vous posez une question à mon sens légitime : le scénario « de la marguerite » exige-t-il une structure institutionnelle complémentaire ? Les intercommunalités qui existeront auront des compétences et des ambitions et une planification des investissements pour l'avenir. Est-il pour autant nécessaire de leur imposer une structure générique supplémentaire ? Pour moi, la perspective d'une nouvelle collectivité n'est pas raisonnable. Il n'est pas nécessaire de créer un niveau de plus dans le paysage francilien.

Ainsi une métastructure d'une centaine de communes dessaisissant les maires et créant un point de fixation sur la métropole pour 10 ans est contraire au processus utile initié par la Conférence métropolitaine et représente un « luxe » que nous ne pouvons pas nous permettre. En tout état de cause, une reconfiguration doit viser en priorité les points sur lesquels n'existe pas une action commune suffisante. Je pense au logement. Peut-être cela pourrait également concerner les services de proximité aux personnes, compte tenu de l'emboitement et des flux des bassins de vie (petite enfance, personnes âgées, etc.).

En toute hypothèse, tout scenario doit être interrogé au regard de deux questions fondamentales. Cela sert-il à quelque chose ? Et si oui, dans quel champ et avec quelles compétences ? Et, à travers la mise en place d'une structure, évite-t-on de mettre en place une structure de péréquation et de solidarité financières, ou bien la crée-t-on au même moment ? Or, je vois bien que certains partisans du Grand Paris ou de Paris Métropole excluent à l'avance l'organisation d'une structure de solidarité.

**Jean-Paul PLANCHOU** – Merci, M. le Président. Nous en savons désormais plus, car vous nous avez parlé franchement. Nous avons cru comprendre que, pour vous, la meilleure défense est l'attaque. Messieurs les Vice-présidents, souhaitez-vous nous faire part de vos réactions vis-à-vis de ces quelques considérations ?

**Serge MERY** – Cela n'est pas simple. Ces éléments sont beaucoup débattus, depuis longtemps. On évoque une compétition, voire une opposition, entre Paris et sa banlieue. Vous avez parlé de la forte identité de Paris. Je crois que ces mécanismes anéantissent, dans une certaine mesure, les possibilités de création de processus de développement. Il faut aussi souligner les processus de compétition et d'opposition entre la Région Ile-de-France et les régions de province. Ces thèmes sont abordés régulièrement, mais ces débats ne nous font pas beaucoup progresser.

Nous avons d'ailleurs de nombreuses occasions de nous rencontrer et de discuter. Sur ce plan, je tiens à dire que je suis, à titre personnel, d'accord pour que les discussions se poursuivent et que nous trouvions des moyens d'échanger sur tous ces sujets. Il est vrai que, par exemple, en matière de transport et d'équipement, les rencontres et les discussions avec mes amis de Picardie au sujet de l'Oise soulèvent les mêmes problématiques que pour les habitants des zones du Nord de l'agglomération Ile-de-France. Les habitants de Beauvais sont en effet plus proches du cœur de Paris que les habitants de Melun. Nous avons donc des éléments à voir ensemble, cela est tout à fait évident.

Malgré tout, je dirais que, sur nos compétences actuelles, comme M. HUCHON l'a déjà quelque peu abordé, les dépenses en matière de transport sont liées à une dimension essentielle, de mon point de vue : le bassin lle-de-France. Cela va même éventuellement plus loin que le bassin lle-de-France. Parler aujourd'hui de la reconstitution de l'ancienne Seine revient à envisager un niveau supplémentaire dans une structure qui est déjà extrêmement complexe. Je le constate : pour mettre en place une infrastructure de transport, il faut discuter avec les communes, les Départements, à un autre échelon la Ville de Paris, la Région, l'Etat et les intercommunalités. Il existe déjà cinq, voire six niveaux de décision différents. Cela a pour conséquence que nous mettons 10 ans à construire un tramway quand, en province, il faut 5 ans.

L'ajout d'un niveau de décision supplémentaire ne me semble pas bénéfique pour l'avenir. En revanche, je dirais que, dans certaines compétences nouvelles que nous pourrions développer – je pense là aux problématiques de stationnement, de circulation des marchandises – il serait peut-être bon de mener des discussion avec des interlocuteurs extérieurs aux différents niveaux actuels. Je pense aussi à la circulation douce ; et il est vrai, je l'avoue, que le bassin francilien n'est pas adapté à la marche à pied ou à la circulation en vélo. Nous devons peut-être saisir certaines opportunités. Mais, sur le développement des transports dans les franges d'urbanisation, de banlieue à banlieue, il ne m'apparaît pas pertinent de créer une structure nouvelle. J'en discutais il y a deux jours avec un représentant du ministère des Transports et du MEDAD. Il m'apparaît extrêmement intéressant de réfléchir à des opportunités de ce type ; et je me dis que demain, à force de réflexion, nous allons créer la Région lle-de-France.

Jean-Paul PLANCHOU - Merci, M. MERY. Jean-Luc LAURENT, vous avez la parole.

Jean-Luc LAURENT – Je suis évidemment là en tant que vice-président, mais je voudrais préciser que ce n'est pas que par ma fonction que je me sens en total accord avec ce qu'a indiqué M. Jean-Paul HUCHON. De notre côté, nous réfléchissons avec les cheminots, car nous sommes partis non pas de solutions institutionnelles mais du contenu des problématiques que nous devons régler. Je pense d'abord à la relégation, à l'inégalité sociale et territoriale qui existe dans ce pays, tant le domaine de l'accès aux transports que dans celui de l'accès au logement, ou encore dans celui du droit au développement économique pour les territoires de l'Ile-de-France.

Du point de vue de la responsabilité dont j'ai la charge, à savoir le foncier et le logement, nous savons bien que, pour toute politique d'aménagement, le cœur est le foncier. Pour produire du logement, du transport nouveau en termes d'offre, pour requalifier les territoires, pour implanter les entreprises et donc créer des emplois dans une lle-de-France dont les inégalités ont tendance, sous le poids de la crise, à s'accroître, il faut une politique foncière. Certes, nous avons éprouvé des difficultés à faire aboutir cette politique foncière, mais nous y sommes parvenus, malheureusement, sur une seule partie du territoire de l'Île-de-France. Depuis un an, elle fonctionne. 230 millions d'euros d'engagement sont intervenus pour des acquisitions foncières, sur environ 200 hectares, concernant un périmètre d'intervention limité à peu près aux cinq départements qui ont bâti cet outil avec la Région, validé par l'Etat. Je vous précise qu'il s'agit de l'équivalent de 200 000 à 300 000 m2 nouveaux d'activité, dans des territoires qui en étaient dépourvus. Entre 8 000 et 10 000 logements nouveaux seront réalisés, avec un effet d'enclenchement à partir de 2010.

Nous pouvons nous demander ce que cela représente au regard de l'Ile-de-France : il ne s'agit de rien d'autre que de la moitié du rattrapage. Autrement dit, en l'état actuel, cette politique foncière est absolument nécessaire, en articulant le développement économique et le logement, en cohérence avec une politique de déplacement et de l'accessibilité des transports – soit construire sur les espaces où la desserte est bonne et là où des projets sont inscrits, anticiper les mécanismes spéculatifs. C'est en partant de cet enjeu que nous devons nous demander comment améliorer l'outil. Pour moi, en tant que président de l'Etablissement public foncier, qui le dirige à la demande de M. Jean-Paul HUCHON, il existe une nécessité fort simple : il faut passer de quatre établissements publics fonciers à un seul, d'autant qu'il sera nécessaire d'observer ce qu'auront produit les autres. Je vous y invite.

Je pense que nous pourrions prendre la voie d'une logique de simplification. Cet outil propose un net avantage : il fonctionne, non pas sur des clivages territoriaux ou politiques, mais sur la base de l'intérêt des projets, à partir d'objectifs élaborés au niveau des élus, en lien avec les chambres consulaires. Je spécifie qu'il s'agit des élus de la Région, des Départements, des communes et des intercommunalités. Un outil existe, qui, à mon avis, mériterait d'être amélioré par un processus de

simplification et en lui donnant la possibilité d'agir sur tout le territoire de l'Ile-de-France. Concernant la question du logement, M. Jean-Paul HUCHON a rappelé que nous avions émis des propositions dans le cadre de la loi de 2004, qui n'ont pas été entendues, malgré de bonnes déclarations d'intention et les différentes discussions que nous avons eues. Nous devons à mon sens apporter de la simplification et de la cohérence dans ce système émietté et sur lequel l'Etat n'a plus la main, depuis qu'il ne met plus les moyens financier. La Région, les départements, les communes et les intercommunalités, qui montent en puissance, investissent ainsi en matière d'aide à la construction davantage que l'Etat. En ce sens, les modalités de financement se sont inversées.

Pour construire des logements, que faut-il faire ? Tout d'abord, nous devons aller plus vite. Dans cette optique, la mise en œuvre d'un guichet unique permettrait de limiter les obstacles du parcours de la chasse aux financements. Ce guichet unique pourrait associer l'ensemble des acteurs sur un modèle du Syndicat des transports d'Île-de-France, qui a fait ses preuves. Notre réflexion nous conduit ainsi à souhaiter la création d'un syndicat du logement en Île-de-France associant la Région, les Départements, les représentants des communes et des intercommunalités. Ce syndicat aurait la responsabilité de l'ensemble des aides à la pierre pour la construction et pour la réhabilitation. Il contractualiserait avec les territoires, selon les objectifs du schéma directeur en cours de révision.

Nous pourrions même considérer que cette instance aurait le pouvoir de substitution pour la mise en œuvre et le respect de loi SRU. Je rappelle que 488 communes d'Ile-de-France sont concernées par cette loi. Lorsque nous regardons les politiques publiques de logement, nous constatons que la moitié de la politique du logement social est concentrée dans 10% des communes et que la moitié des communes n'ont pas de logements sociaux. Si nous voulons une politique équilibrée en matière de logement social et que le niveau d'accès en Ile-de-France corresponde à 70% des ménages, nous avons un effort à fournir. Par délégation de l'Etat, nous pourrions ainsi confier un pouvoir de substitution aux communes qui ne construisent pas de logements sociaux : 1/3 s'y refusent ; 1/3 sont en train de rattraper leur retard ; 1/3 rattrapent déjà leur retard, au regard du premier bilan triennal, dont nous avons pu avoir connaissance au comité régional de l'habitat. Nous pourrions aussi estimer que lorsque le SDRIF sera adopté avec des objectifs territorialisés, il pourrait y avoir un lien et une capacité de substitution au profit des élus qui pourraient composés ce syndicat du logement social en lle-de-France. Dans cette perspective, je pense que l'articulation de la politique de logement pourrait être efficace.

Enfin, en accord avec l'intervention de M. Jean-Paul HUCHON, j'estime que l'Ile-de-France est une métropole où tout se tient et où tout doit se tenir. Nous devons apprécier les politiques au regard de l'Ile-de-France prise dans son ensemble si nous voulons mettre en œuvre un développement solidaire. Notre politique doit ainsi être orientée vers le polycentrisme afin d'éviter l'asphyxie.

La commune dont je suis issu a jusqu'ici toujours eu historiquement des logiques d'étalement, mais l'élargissement n'est pas en soit un mode de règlement des problèmes. Il est vrai que le périphérique constitue une frontière – ma commune se situe au bord du périphérique. Mais faut-il se diriger vers la reconstitution d'un nouveau périphérique, qui serait la A 86 ? Au-delà des logiques des canaux institutionnels, je pense que nous devons travailler à partir des problèmes concrets qui se posent dans la recherche de l'objectif d'égalité sociale et territoriale en Ile-de-France.

Les syndicats techniques doivent être perçus par les élus comme des outils au service des politiques. J'estime qu'une articulation plus forte et que des simplifications seraient utiles, en lien avec le schéma directeur en cours de révision, notamment sur les questions des déchets, de l'eau. L'activité de ces syndicats nécessite d'être articulée dans le cadre d'une politique globale, ce qui ne présuppose pas pour autant leur disparition. J'estime en ce sens que nous devons avoir davantage de cohérence.

Claude PERNES – Je souhaite vous faire part, en présence de M. le président Jean-Paul HUCHON, combien j'ai apprécié d'être nommé vice-président de cette commission ad hoc. Cela m'a permis de me rendre compte de l'étendue de la problématique. J'ai eu également la chance de participer aux réunions de la conférence métropolitaine, qui m'a permis d'approfondir mes réflexions. Je voudrais que soit oublié mon appartenance à la majorité présidentielle pour ne retenir que mon rôle de conseiller régional très attaché à l'institution régionale et à ses compétences.

Cette conférence est partie tout d'abord d'un nécessaire changement de politique du maire de Paris, dans la mesure où M. Bertrand DELANOE a souhaité renouer le dialogue avec les villes aux

alentours. La conférence a débouché sur des projets qui doivent se concrétiser par des améliorations en matière de gouvernance et de prise de décision.

Le président de la République a émis deux messages. Le premier message a été très précis : la Région lle-de-France doit jouer son rôle de grande métropole et doit en ce sens avoir davantage de reconnaissance, de visibilité et de dynamisme. Le second message était plus en retrait et évoquait un « grand geste urbanistique ». A mon sens, il relève bien de la compétence du président de la République de se prononcer sur ces questions.

J'estime que nous ne pouvons rien faire dans cette région si nous n'avons pas une vision pluraliste des choses. J'appelle le président M. Jean-Paul HUCHON à ouvrir le dialogue avec la majorité présidentielle et les autres groupes. J'ai produit quelques idées sur le Grand Paris. Nous avons réalisé une grande boucle, mais nous revenons en quelque sorte au point de départ : une Région qui n'est vieille que d'une vingtaine d'années, un STIF qui n'a que deux ans et des Départements, remis en cause par la Commission Attali, mais qui à mon sens sont une instance d'intercommunalités.

Nous devons répondre aujourd'hui à deux problématiques. La première est la question de péréquation. Il faudrait qu'il y ait une instance à laquelle pourraient participer la Région, les départements, les intercommunalités et les communes. La seconde est la question du logement. J'opterais pour aller vers une instance qui prenne des décisions en matière de logement afin qu'il y ait davantage de prescriptions dans les territoires, où il existe des difficultés. Il n'est pas normal que ce soit toujours les mêmes villes qui accueillent toujours les mêmes populations.

**Gabriel MASSOU** – Je me demande si nous ne devons pas être plus précis. Si nous ne sommes pas très bons sur la question de la cohérence globale, le SDRIF peut nous donner une réponse sur ce domaine. Est-ce que nous n'aurions pas intérêt à demander un travail via un appel d'offres répondant à la question suivante : quels sont les outils régionaux pour que le SDRIF puisse être mis en œuvre ? Il faudrait pouvoir avoir une action forte sur les outils, y compris dans la mise en œuvre des compétences régionales. La globalité du sujet est dans la foulée du SDRIF. Je pense que nous avons besoin de produire quelque chose qui nous donne de la force pour dire : « Non seulement, nous avons le projet politique, mais nous proposons aussi des évolutions institutionnelles des compétences des collectivités et de la Région qui nous permettent d'être sûr de la mettre en œuvre ».

Concernant le STIF, j'observe que sur la problématique « banlieue - banlieue » émise depuis 1998, c'est au final le tramway parisien, qui a été le projet réalisé le plus rapidement. La question est alors : où est l'autorité politique qui permet de faire avancer les projets sans se faire contrarier par les collectivités ?

Concernant les axes de développement et d'architecture se pose la question des outils régionaux. La Région n'a aujourd'hui pas assez de compétences pour mettre en œuvre de grands projets comme la Défense par exemple. La réflexion architecturale sur le devenir de la Région Ile-de-France doit être pensée par la Région et pas uniquement par l'Etat.

François LABROILLE – La Région est porteuse de cohérence dans ses politiques. Cependant, face à ces logiques de métropolisation, nous sommes obligés de nous poser un certain nombre de questions. Le grand enjeu est celui de la solidarité avec l'idée d'inverser le processus de ségrégation. Est-ce qu'il n'y a pas une part de responsabilité dans des défauts éventuels de gouvernance des fonctionnements institutionnel dans le fait que nous n'avons jusqu'à présent pas inverser ces processus de ségrégation ? Pour revenir sur le bilan du SDRIF de 1994, les objectifs étaient parfois pertinents, mais nous n'avons pas inversé le processus, qui n'est cependant pas le produit des institutions.

Ma deuxième question est la suivante. Si nous voulons être un peu provocateur, nous pouvons entendre deux lectures de ce que dit le président du Conseil régional. Une lecture positive consisterait à affirmer que la Région a le niveau de pertinence pour avoir des enjeux globaux, traiter les solidarités des péréquations et porter cette cohérence et cette crédibilité devant cette accélération de la métropolisation.

Une lecture négative dans le débat politicien consiste à dire que la Région plaide pour renforcer et consolider son propre échelon. Je pense que l'écoute de la démarche de la Région suppose de

clarifier cette question. L'efficacité du plaidoyer en faveur de la Région ne repose pas sur la valeur de l'institution en tant que telle, mais la pertinence de la réponse régionale à la maîtrise de la question de la métropolisation. Pourquoi se posent des problèmes sur ces questions? Les premières causes sont les interférences du géopolitique et du politique. Dans les débats publics, nous pouvons observer de nombreuses divergences spontanées entre le discours du maire de Paris et celui du président de la Région. Nous pouvons également constater qu'au sein de la sensibilité communiste, il n'apparaît pas de convergences entre M. Patrick BRAOUEZEC et les présidents des conseils généraux membres du PCF. Au sein du groupe CACR, nous savons également que nous avons des sensibilités différentes. J'entends que M. Claude PERNES a aujourd'hui une position qui n'est pas partagée par l'ensemble des membres de la mouvance à laquelle il appartient. Autrement dit, il y a quand même cette complexité de la non coïncidence entre le géographique et le politique. Dans quelle mesure le projet politique de la Région permet de maîtriser aujourd'hui la métropolisation ?

**Guy BONNEAU** – J'ai été frappé, lorsque j'ai lu le communiqué conjoint de Mme de PANAFIEU et de M. KAROUTCHI.

Je pense qu'il ne faut pas abandonner le sujet, mais que cette opportunité permette une nouvelle offensive. Je trouve un exemple à travers les Etats généraux puisque vous avez voulu m'y désigner pour représenter la Région dans une importante commission : j'y suis arrivé avec une liste des moyens nécessaires à la conduite de nos politiques, que j'ai voulu présenter. L'idée que la Région ou le SDRIF doit avoir une fonction normative, coordinatrice, avance clairement. Je me suis rendu à un colloque à Gonesse, où se trouvait le directeur adjoint de l'équipement qui tenait les mêmes propos. Il me semble que la Région peut avancer encore sur les idées qui sont les siennes.

Pour revenir sur les propos de Jean-Paul et souligner les questions qu'ils nous évoquent, je voudrais dire deux choses : l'action des départements et celle de la marguerite. Cette dernière permet, pour nous, de mieux rendre compte des projets du SDRIF, en termes de polycentrisme et de rôle à attribuer aux intercommunalités. Le scénario a été interrogé de deux points de vue : premièrement, le scénario de la marguerite a été présenté par BEHAR à la petite couronne. Il consiste à dire qu'une fleur arrive à la grande couronne et qui doive s'appuyer sur les villes nouvelles – je dirai même sur les OIN et sur les villes situées aux franges. Il convient de faire montre d'une imagination fertile, si je peux dire. Cependant, la question se pose quant à la coordination de ces pétales : la Région revient ici sur le devant de la scène. En ce qui me concerne, je ne crois pas vraiment à la taxe professionnelle unique, du moins pas à court terme. Je songe plutôt à ce que la Région, par des revenus fiscaux plus élevés, puisse jouer, notamment à travers la politique contractuelle, un rôle de « discrimination positive ». Ceci viserait à établir une péréquation entre ces pétales. Il me semble qu'il s'agit là d'une véritable direction, bien que la logique contractuelle du Président de la Région diffère. Eu égard à la mise en oeuvre de la marguerite, je m'interroge sur une évolution de la pensée contractuelle et sa mobilisation à l'échelle régionale. Voilà pour ma première question.

La deuxième porte sur les départements. L'audition précédente était intéressante, nous ne sommes pas obligés d'avoir la même position partout en France. Mais il m'est avis que certains départements d'Ile-de-France sont encore moins pertinents que dans certaines provinces françaises. Je viens de lire un article très intéressant à ce sujet. Ce dernier rappelait qu'en 2004, des responsabilités supplémentaires ont été confiées aux départements, lesquels sont accablés aussi de politiques définies au niveau national, puisqu'il s'agit de politiques sociales. De fait, les départements ne sont-ils pas alors en train de devenir des agences de moyens ? Je vois mal comment nous pouvons tenir un discours crédible sur les pétales et à la fois un discours sur les départements. Certains disent que cela est la même chose mais je ne suis pas sûr que certaines communes puissent être identifiées au 93.

Jean-Paul PLANCHOU - Merci, Guy. Je donne la parole à M. VUILLETET.

**Guillaume VUILLETET** – J'aime beaucoup ce qu'a dit François sur la politique et la géopolitique. Même dans un petit parti, nous pouvons avoir plusieurs avis sur la question et sur la distinction entre ces deux notions.

J'aimerais revenir sur un moment intéressant du débat, qui est celui de la genèse du nom de cette commission. De quoi allions-nous parler ? Quelle place est la nôtre dans cette problématique de coeur d'agglomération ? Nous percevons que les problèmes de l'Ile-de-France peuvent se résoudre à l'échelle de la Région et à partir de la réflexion sur le coeur de l'agglomération. En regard des autres territoires, demeure une singularité de l'Ile-de-France, celui de son périmètre d'agglomération. Son

absence d'espace de développement pose néanmoins question. Mon sentiment est le suivant : la solution de l'agglomération parisienne ne réside pas en elle-même, mais bien dans son extension sur l'ensemble de l'Ile-de-France. L'une des qualités de notre SDRIF – dans sa définition de pétales et audelà l'A86 – permet de favoriser le développement des villes alentour. La densification ne se déroule donc pas seulement au centre, mais bien ailleurs aussi. La problématique parisienne est de pouvoir disposer d'une agglomération cohérente, à l'échelle régionale. Je songe notamment à l'extension de notre périmètre vers l'Oise. La réflexion sur l'extension se fonde sur un certain nombre de dysfonctionnements et de frustrations. Je pense aux OIN : je crois qu'il faut vraiment se pencher sur ce sujet, et que la Région se positionne pour leur maintien. C'est ainsi que nous prouvons notre capacité à peser toujours davantage sur le territoire. Une image me vient à l'esprit, celle de la mayonnaise : nous pensons qu'elle ne va pas prendre, puis finalement cela fonctionne.

**Jean-Paul PLANCHOU** – Cher Jean-Paul, cher Jean-Luc, si vous souhaitez intervenir sur une question...

Jean-Paul HUCHON – Je vais essayer, avec l'appui de mes deux collègues de l'exécutif, de répondre aux propos de Claude PERNES. Je prends de façon très positive sa réflexion, qui n'est sans doute pas uniquement la sienne. Je ne crois pas que nous gagnerons du temps à créer de lourdes structures supplémentaires. Cette assemblée avait deux conceptions de la métropole, de l'affaire du « grand Paris » : certaines villes limitrophes devaient-elles se réunir afin de traiter de questions intercommunales ? Je suis personnellement concerné par ce problème : la Porte des Lilas apparaît actuellement comme une barrière impossible à franchir. Il n'y a pas d'organisation des portes de Paris. Je comprendrais qu'on manifeste le désir d'organiser l'intercommunalité autour de Paris, à une échelle limitée.

Ensuite, a émergé une autre version privilégiant un périmètre reprenant celui de l'ancien département de la Seine. A cet égard, j'exprime à nouveau mon scepticisme quant à son fonctionnement avec la Région telle qu'elle est. Nous serions contraints de nous opposer à ce projet, car il n'a pas de sens par rapport aux enjeux de la métropolisation. Ce projet ne peut être envisagé parallèlement à ce coeur d'agglomération fermé sur les départements du centre. Je pense que nous nous créerions d'inutiles et lourds problèmes avec les départements de la grande couronne. Je partage donc le sentiment de prudence de Claude PERNES.

De plus, une autre solution, évoquée par Jean-Luc LAURENT notamment, qui consiste à maintenir une fonction verticale, au lieu d'une structure horizontale. La coopération pourra se créer par la verticalité. Nous percevons bien cette logique notamment en termes de logement et d'urbanisme. M. KAROUTCHI et Mme de PANAFIEU ont parlé de syndicats mixtes et ouverts et sont donc eux aussi dans cette logique. Certains problèmes peuvent être réglés autrement. La seule question qu'il convient de se poser est celle-ci : pouvons-nous rendre notre métropole plus performante et efficace au service des habitants ? Pouvons-nous trouver des solutions à cette métropole inégale, à l'équilibre contrasté ?

Dans la question posée par François LABROILLE sommeille un autre sujet qu'il convient d'éclaircir. Quelle est la responsabilité de la Région dans le développement de ces inégalités et dans cette absence de performance ? Ma réponse est que non seulement nous ne sommes pas responsables de cet état de fait, mais que nous faisons tout pour y remédier. Les exemples de Jean-Luc à cet égard sont lumineux. Aujourd'hui, ce dernier achète des terres sur lesquelles de l'activité, ainsi que des logements, peuvent être créés. Ce projet avance grâce à l'effort de solidarité qui se joue notamment avec la ZAC.

En ce qui concerne le STIF, la redistribution sur les territoires prioritaires est absolument foudroyante. En matière de politique de la ville, j'ai écrit hier soir une lettre à Mme AMARA sur le « Plan banlieue » paru ce matin : deux tiers des crédits de la Région s'adressent aux zones en difficulté. Ce qui signifie 2 à 3 milliards par an. La Région ne peut donc pas être tenue pour responsable des inégalités et des problèmes de redistribution. Peut-être pouvons-nous accuser certains échelons départementaux, l'absence de l'Etat ou les choix de ce dernier. Néanmoins, ce que dit Gabriel MASSOU est juste, nous ne prenons pas la gouvernance de la métropole au sérieux. Bien au contraire, nous avons la volonté d'améliorer cette dernière. Ce désir nous porte à remettre en question l'efficacité de nos outils régionaux. En effet, l'Etat a été obligé de faire l'EPAD, des OIN. Cependant, l'Etat procède aujourd'hui

à rebours des lois de décentralisation. D4où notre position relative au plan d'extension de l'établissement public de la Défense dans ses capacités d'intervention.

Au sujet des OIN en général, j'aimerais rappeler que je me suis élevé contre leur création : nous pouvons en effet gérer des opérations d'intérêt régional. La question se pose alors : transfère-t-on une partie des moyens ? Nous pouvons intervenir à certains endroits, comme Saclay, car les terrains appartiennent à l'Etat. Qu'est-ce qui empêche ce dernier de remettre la gestion des terrains à une autre institution ? Qu'est-ce qui prouve que la gestion de l'OIN par un comité d'élus serait plus inefficace que la gestion par les préfets ? Pourquoi, sur Seine-Amont, a-t-on accepté la présence et la présidence de Christian FAVIER au nom du Conseil Général du Val-de-Marne ? Pourquoi a-t-on autorisé Pierre BEDIER à gérer l'opération ? Et pourquoi, à sa tête, trouvons-nous le préfet, alors que le président de Région avait été désigné par les deux présidents des conseils généraux, BEDIER et BERSON, comme l'arbitre possible et nécessaire de cette opération ? Pourquoi est-ce moi qui préside l'établissement public de la Plaine Ile-de-France ? Parce que les deux départements ont dit qu'ils étaient dépassés et voulaient éviter l'affrontement, donc le président doit remplir cette charge lourde et compliquée. Nous devons donc, comme le disait Gabriel, revoir nos outils régionaux, mais plutôt dans le sens d'une extension des compétences.

Enfin. ie reviens aussi sur la Conférence métropolitaine. Pourquoi a-t-elle commencé ? Il v a. au départ, une grande volonté réciproque : Paris veut sortir du périphérique et proposer un esprit d'ouverture aux communes voisines. Cet aspect est à mettre au grand crédit de Bertrand DELANOE et l'engagement de cette discussion est très positif. Cependant, je reste convaincu que les mairies limitrophes de Paris ne songeaient pas, au départ, à entrer dans une nouvelle structure. Elles souhaitaient régler avec la ville de Paris des problèmes redoutables en termes de déchets, de logement, de terrains en friche etc. J'ai rencontré les maires limitrophes et ils ne m'ont pas caché leur envie de s'organiser avec Paris. Je songe notamment à la question du Vélib'. Derrière cette démarche se trouvent d'autres questions, qui m'inquiètent beaucoup. En effet, je perçois mal la pertinence de ces éléments si ce n'est pour contester le fait régional in fine. Je suis très franc : pour moi, le fait régional n'est plus contestable et est pour moi la collectivité pertinente par excellence. Je parlais avec M. RAFFARIN ces derniers jours. Il me confiait que nous avions échoué pour partie dans la question de la régionalisation. Cependant, il pense qu'il convient désormais d'augmenter la taille des régions, car cet aspect a créé des difficultés. Lors de la réforme des élections européennes, quelle est la seule région qui n'a pas été re-découpée et considérée comme pertinente ? La Région Ile-de-France. Il convient de se rappeler ce fait.

Par ailleurs, Guy souligne la faiblesse de la marguerite, celle de la coexistence des départements et des intercommunalités. Certes. Néanmoins, il faut justement laisser l'évolution naturelle faire son oeuvre. Très vite, les intercommunalités s'imposeront comme des partenaires normaux et réguliers de la Région. Les départements ont actuellement en charge la totalité de la compétence sociale. Sont-ils alors plus utiles ? Nous verrons. En Ile-de-France, certains départements ne fonctionnent que par leur politique sociale. Je trouve donc absurde de poser le problème de cette manière. Nous allons signer demain, avec les départements, des contrats recelant des projets majeurs. La signature, avec le département des Yvelines, du développement de la grande ceinture Ouest, constitue une grande avancée.

Entre départements et régions, nous savons comment mener à bien ce type de projets. Bien entendu, la Région ne peut pas remplacer l'Etat dans toutes ses fonctions. L'Etat ne sera plus le même à l'issue de cet exercice et va vraiment se désengager de nombreux projets. Dans cette situation, il nous revient d'assurer la cohérence, et la solidarité. Je ne vois pas comment l'organiser sans une véritable remise à plat financière, par rapport à laquelle une structure supplémentaire s'interposant n'est pas nécessaire.

Lors de la Conférence métropolitaine sur les transports, le projet Arc Express, dont le principe figurait au projet de SDRIF, a été réaffirmé avec force. Mais Arc Express est un projet complètement structurant pour l'ensemble de l'espace régional et les différentes lignes du réseau. Personne n'a réagi lorsque j'ai dit plus tôt qu'il serait bon que le STIF élargisse ses compétences et devienne un syndicat des déplacements. J'ai cependant bien noté que vous étiez favorable à un syndicat du logement, ce qui est tout à fait envisageable. Ces éléments sont autant de sorties possibles. J'espère avoir répondu à quelques questions.

**Jean-Paul PLANCHOU** – Merci, Jean-Paul, merci Jean-Luc. La prochaine séance est une séance d'audition, programmée pour le 31, c'est-à-dire jeudi prochain. Nous aurons une séance à la mi-février qui sera sous forme de synthèse. Merci beaucoup.

La séance est levée à 13h10.

# **SEANCE DU 31 JANVIER 2008**

### **Etaient présents:**

M. Guy BONNEAU – Mme Francine GUILLAUME – M. François LABROILLE – Mme Marianne LOUIS – M. Claude PERNES – M. Jean-Paul PLANCHOU – Mme Christine REVAULT-D'ALLONNES – M. Guillaume VUILLETET

#### Etaient excusés ou absents :

M. Guillaume BALAS – M. Martial BILD – Mme Catherine CANDELIER – Mme Véronique CARANTOIS – Mme Elisabeth DE FRESQUET – M. Antoine DUPIN – Mme Anne HIDALGO – M. Roger KAROUTCHI – M. Jean-François LAMOUR – Mme Pascale LE NEOUANNIC – M. Gabriel MASSOU

## Participaient également à la réunion :

Mme AZEMA, conseillère technique, cabinet du président

Mme DUSSART, groupe Les Verts Mlle EYMARD, groupe Les Verts M. GAUSSEN, groupe PS Mlle LE HERVET, groupe PS Mlle VERGNAUD, groupe CACR

M.LACOSTE, Directeur général adjoint délégué à la stratégie et au développement, IAURIF M.CHAUVEL, <u>Département Démographie - Habitat - Equipement et gestion locale</u>, <u>Etudes financières et gestion locale</u>, IAURIF Mme MANCRET-TAYLOR, Directrice Mission SDRIF, UAD M.LIENARD, chargé mission, Mission SDRIF, UAD

Paul CHEMETOV (architecte et urbaniste) et Frédéric GILLI (économiste et développeur local), coauteurs du rapport d'expertise *Une région de projets : l'avenir de Paris* pour la DIACT paru en 2006. Jean-Claude DRIANT, professeur à l'Institut d'Urbanisme de Paris (Université Paris 12 Créteil) **Jean-Paul PLANCHOU** – Nous auditionnons aujourd'hui Paul CHEMETOV et Frédéric GILLI, tous deux ayant récemment produit, en 2006, une étude sur l'avenir de Paris et le projet qui s'y rattache. Le travail de M. CHEMETOV, architecte-urbaniste sur les questions des grandes capitales et des grands réseaux ainsi que celui de M. GILLI, spécialiste du Bassin parisien et de l'économie francilienne, expliquent leur présence devant nous aujourd'hui. Je les remercie d'avoir accepté notre invitation.

Nous arrivons presque au terme de nos échanges, de nos travaux. Il ressort de nos échanges, qu'une action doit être entreprise au niveau de ce cœur d'agglomération. Cette zone centre est victime d'un problème de gouvernance. Mais des périmètres différents apparaissent en fonction des problèmes, qui ne sauraient être homogénéisés administrativement.. A partir de ces réalités, et sans alourdir le dispositif, comment concevoir le problème de gouvernance dans cette zone-centre ?

De plus, dans la perspective des réformes structurelles envisagées pour ce cœur d'agglomération, qui représentent des démarches lourdes, le dispositif actuel ne paraît pas si handicapant que cela à une amélioration des politiques fonctionnelles et d'organisation du territoire. Nous sommes convaincus d'un élément. Il ne faudrait pas que quelque initiative qui soit entrave l'émergence de ce formidable outil qu'est la Région. La Région lle-de-France, avec sa péréquation et sa mutualisation, a pour véritable objectif la réduction des inégalités.

Une spécificité de la région Ile-de-France existe, comme je le disais au début de notre propos. Comment la traduire, selon vous, d'une façon organique, sachant qu'il ne faudrait pas rajouter à ce qui est déjà extrêmement lourd? C'est ce qui traverse les échanges que nous avons eus depuis deux mois et les sentiments qui se dégagent de notre Commission. J'ai souhaité faire cette introduction pour vous permettre de rebondir et de réagir, compte tenu des réflexions que vous avez pu avoir avec M. GILLI. Je vous donne la parole, M. CHEMETOV. Merci encore d'être parmi nous.

Paul CHEMETOV – Notre travail découle d'une commande de la DIACT, ex-DATAR. Il rassemble M. GILLI, économiste, et moi-même, architecte. Depuis, la DIACT a fait publier à la Documentation française, tout comme notre texte, un petit opuscule de Jean-Marc OFFNER, qui préside le LATTS, le Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés des Ponts et Chaussées. Il est intitulé le Grand Paris. Je cite son résumé : « En 2007, les prises de position se sont multipliées ainsi que les lois. A grand trait, je dirais qu'il y a deux visions : celle des chercheurs, qui est somme toute pro-régionale, et celle des architectes, davantage tournée vers la zone dense ». M. GILLI et moi-même mettons en cause cette coupure élémentaire. Notre réflexion s'applique à l'échelle régionale et à la zone dense. Il est d'autant plus d'actualité d'en parler que les récents appels d'offres lancés au sujet du Grand Paris, et les dix équipes qui vont être choisies, ont pour spécificité d'avoir comme mandataire un architecte. J'espère que le désir d'ériger et de construire, qui est tout à fait légitime, ne se fera pas au détriment de la réflexion qu'il faut continuer à mener. Pour des raisons historiques elle est extrêmement complexe. Or, pour dénouer l'Histoire, il faut prendre le temps de l'Histoire. La singularité et les caractéristiques de la région lle-de-France.

Contrairement à d'autres nations ou continents, il n'y a qu'une seule ville de rang mondial en France : Paris. Cette singularité est à prendre en compte, à l'instar de J\_M. OFFNER qui écrit dans sa conclusion : « Je suis plutôt favorable à l'appellation Paris-métropole ; c'est la plus riche agglomération qui fait référence au bien bâti en zone agglomérée. ». Rambouillet c'est bien, mais on choisit d'habiter à Rambouillet parce que c'est dans l'orbite parisienne, que sa région a un charme, et que son cadre est unique.

Grâce à Paris, la France a une carte à jouer dans la compétition mondiale. Paris, Paris Charles De Gaulle, Paris-Orly, ont une résonance mondiale et constituent de véritables labels. Paris n'est pas la stricte capitale, ridiculement petite, ridiculement étouffée, en voie de « boboïsation » et de muséification. Paris ne vit aujourd'hui que grâce à son entour, et réciproquement. Curieusement, cette métropole arrive à tenir son rang mondial bien qu'elle soit la petite capitale d'une petite nation. Avant la chute des cours du pétrole, le PIB d'Ile-de-France était égal à celui du Brésil ou de la Russie. Paris ne va pas continuer à se développer, à faire jeu égal avec les autres métropoles. Quand je dis Paris, je pense au tout Paris. Notre capitale ne peut continuer à jouer dans ce rang mondial. Elle ne peut devenir un substitut du monde ou de Tokyo.

La situation de Paris est très singulière et présente plusieurs écueils à dépasser. Afin qu'elle conserve sa place dans la compétition des métropoles, la singularité du modèle parisien doit continuer à être affirmée et étudiée, quelle que soit la quantité de travaux dispersés qui existent et de l'excellence des chercheurs de l'école de Paris. Les recherches convergentes sur ce sujet manquent d'un lieu où elles pourraient produire de la pensée. Il y a un arriéré sur cette question assez catastrophique. Nous manquons de véritables projets. Mais des projets ce ne sont pas uniquement des bâtiments ou des réseaux de transport. Le canal de l'Ourcq a été lancé comme un projet. Le métro aussi. Un projet, ce n'est pas la construction de tours de 160 mètres de haut. Cela me renvoie à un fait historique : Staline qui voulait faire de Moscou un autre Chicago. S'il fallait élaborer une nouvelle silhouette parisienne, nous pourrions faire des tours et des détours. Cependant, un projet signifie des éléments matériels qui font fonctionner cette métropole, et surtout des symboles. Dans un de mes livres publié en 1992, Le Territoire de l'architecte, j'insistais sur les dangers de la technicisation et de la bureaucratisation de cette question. Il faut reconnaître aussi les travers des transformations, certes nécessaires, apportées par Paul DELOUVRIER. Il a fait passer Paris d'un statut ancien à un statut nouveau mais dans une découpe pré-métropolitaine, avec des moyens posthaussmanniens, dont nous portons malheureusement le poids encore aujourd'hui. Or, c'est par le retour du symbolique et du politique, et non par la technicisation des problèmes, que ces projets et que ce modèle singulier pourra fonctionner.

Notre réflexion sur Paris-métropole est confrontée à une difficulté de coïncidence des frontières. La région économique de Paris s'étend sur tout le bassin parisien, de l'arrière-pays de Caen à la Champagne-Ardennes et du Val de Loire jusqu'à la Somme. Mais la région économique n'est pas la région politique. La région politique de Paris, ou métropole inter-régionale, n'occupe pas la totalité de la région économique. Elle présente une autre réalité à côté de la réalité économique. Même s'il faut intégrer ces éléments à notre réflexion, nous ne pouvons nous y arrêter, car aucune de ces deux catégories ne peut constituer en soi un contour sur lequel s'appuyer. Nous devons dépasser la scission entre ces réalités et se concentrer plutôt sur la zone dense. Au terme de notre étude, nous avons abouti au constat que le contour de cette zone dense est éminemment flou. Les superpositions et non-superpositions de cette zone dense constituent la réalité dont il faut partir, qu'il faut organiser et mettre en mouvement.

Mais comment penser un système qui fasse marcher un contour flou ? Sur ce point, la solution de la gouvernance me paraît inappropriée. La gouvernance passe au-delà des réalités politiques et démocratiques qui peuvent faire fonctionner la zone dense. Pourquoi en est-on arrivé à ce contour flou ? La région parisienne se caractérise par un cumul des zones de forte densité, regroupant activités, bureaux, offres logistiques, cinémas etc. La conjugaison de densités de populations, de densités de réseaux de transports, de densités de travaux variés, de plaisirs et de patrimoines, crée le moteur et fait battre le cœur de cette figure particulière, incomparable aux autres mégalopoles. La densité de consommation est indicatrice. Elle révèle la réalité d'une tension énergétique. C'est cette réalité qu'il faut mettre en mouvement, en superposant tout ce qui défile. Ces zones denses requièrent des emplois, des bureaux, des sièges internationaux, des logements, des espaces verts, une population cosmopolite.

Le débat sur l'étranger est malheureusement biaisé aujourd'hui, alors que le côté cosmopolite est nécessaire pour participer à la compétition mondiale. Nombreuses sont les personnes qui posent leurs valises dans notre capitale pour étudier, travailler, ou juste pour y savourer sa qualité de vie. Le but est d'aboutir à une mixité de densités, autre que sociale. Il ne s'agit plus seulement de mêler les plus pauvres aux plus riches, mais, par exemple, de mettre en regard des étudiants avec une certaine logistique. Ces mixités vont créer une tension organique, qu'il va falloir gérer et organiser. Certes les municipalités, les communes existent déjà, mais il va falloir organiser des centralités renouvelées et penser à de nouvelles échelles.

Paul CHEMETOV – Partons du constat que l'ensemble de Paris et de la zone centrale n'est pas entièrement desservi. Il existe des zones non-métropolitaines dans Paris, comme il existe des zones bien plus métropolitaines à l'extérieur de Paris qu'au sein de la ville. Il n'est pas anodin que nous ayons placé le Château de Versailles, le Stade de France, Orly, Roissy, le TGV, Marne-la-Vallée, quelques symboles, hors de la ville. Les périphéries sont donc à mailler pour desservir les pôles des zones métropolitaines hors de Paris. La finesse du réseau de transports parisiens et du réseau périphérique, trop lâches, constitue une anomalie. Elle ne peut que provoquer des rivalités et des

oppositions. La première condition pour optimiser la situation est de repenser la densité du maillage. On parle d'une somme de 5 milliards d'euros en jeu. Or, la liaison fondamentale pour le fonctionnement de tout le système français et le fonctionnement de la métropole – la liaison Massy-Roissy – vaut le même prix. Il est bien certain que si une ligne TGV reliait Lille à Nantes sans passer par Paris, la fluidité française s'accélérerait. Les embolies du centre parisien fonctionneraient mieux. Des lignes de RER ou de métro à la limite de la saturation seraient désengorgées.

Nous pensons qu'imaginer un projet de territoire comme moyen technique pour sortir de cette situation n'est pas la solution. Un territoire, est-ce Paris, la petite couronne, les 400 communes les plus denses, les trois départements, la Région ? Si l'on superpose les contours de la représentation politiques et ceux de l'organisation administrative ; si l'on fait de même pour les contours des municipales, des cantonales, des régionales et ceux des élections des représentants ; ou pour les contours des académies, des limites de compétences de tel ou tel secteur de Gaz de France, de telle ou telle concession automobile, alors on s'aperçoit vite que cette question des limites est ingérable. Tout se superpose, tout est flou, rien n'est contigu. Même les élus de telle ou telle commune ne parviennent pas à situer les limites exactes de la cantonale, de la municipale, de la députation. L'enchevêtrement des contours rend sa gestion impossible. Abandonnons ce besoin d'avoir un projet de territoire, car tous les territoires sont solidaires entre eux. Peut-être demain n'y aura-t-il que douze régions en France. Si c'est le cas, ce n'est pas la seule région parisienne qui bougera, mais la France entière.

Pour obtenir une réalité de terrain, il faut faire émerger des territoires de projets identifiés. C'est une proposition que la Commission Attali a omis de formuler. Trouver des instruments de décision, de conflits et de résolution des conflits rattachés à des éléments concrets est une condition nécessaire à la création de ces territoires de projets. La politique c'est le partage du territoire ; si on veut faire jouer au territoire un rôle d'extermination politique, on se base sur des limites territoriales. Nous pensons que cela risque de vider de son sens la question de notre métropole. Celle-ci doit être musclée par des territoires de projets. Nous avons besoin de moyens pour mener à bien ces projets, qui ne sont pas seulement des tours ou des musées. Les symboles sont essentiels, et nous ne pouvons nous reposer encore 50 ans sur la Grande Arche et le Stade de France.

Tout en continuant dans la double fonction représentative, la décision économique a besoin d'un environnement culturel et de formation. S'il n'y a pas de centres d'intérêts dans ces pôles naturels, en tout cas des lieux de formations (laboratoires, universités, instituts), le tissu économique des temps nouveaux ne se fixera pas. Nous avons songé à de nombreux projets, d'aucuns nous parlaient de privilégier la création de villes nouvelles, par exemple. Comme dans d'autres systèmes européens, il faut que les ambitions de taille nationale et métropolitaine soient plus solidaires de la poursuite de projets locaux, ou à d'autres échelles, pour affirmer et renforcer le tissu urbain d'une ville durable. Ce n'est pas uniquement l'éclairement de quelques pôles qui va faire fonctionner ce contour flou. Il ne s'agit pas de mener une politique de clientèle et de faire plaisir à tout le monde. C'est plus compliqué. Si l'ambition nationale et métropolitaine ne s'appuie pas sur ces projets, et si localement il n'y a pas une ambition d'une autre nature, pour faire fonctionner la vascularité de ces tissus, nous courrons à l'échec. Pour amorcer un meilleur fonctionnement, le politique doit renouer avec le projet : pour nous, ces deux termes sont synonymes. J'aime bien ces deux mots car les architectes se retrouvent en eux. Ils ne peuvent vivre que dans ces deux mots.

Le plan Paul DELOUVRIER a requis une trentaine d'années, en gros pendant les Trente Glorieuses. Mais l'essentiel des investissements, ainsi que le retournement de la situation, se sont concentrés sur dix ans. Aujourd'hui, il faut concentrer trente ans d'investissements sur une dizaine d'années, dans les engagements, pour adapter la région urbaine. Ce difficile problème ne peut pas uniquement reposer sur les financements publics. On nous dit qu'il n'y a pas d'argent : personnellement, nous n'y croyons pas. La dépense métropolitaine est une dépense située, et non inflationniste.

Exemple simple : on ne prend pas le métro à Paris et à Varsovie en même temps. Ce n'est pas comme acheter des vêtements en Chine ou des voitures au Japon. Toutes les dépenses en matière d'urbanisme sont situées. L'essentiel de l'argent qui serait injecté aurait un effet d'entraînement sur l'économie même de la région parisienne et de la France. Trois conditions entrent en jeu dans la réussite de ce pari : le rétablissement de la mobilité dans la zone métropolitaine de Paris ; le rétablissement de polarités -la plus grande étant celle de la capitale- ; et surtout la mise en place de la mutualité des ressources. Pensons à la taxe professionnelle unique, nous ne pouvons pas continuer à

entretenir les différences entre les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis, le Val-de-Marne et Paris. On ne peut pas continuer non plus à surtaxer les uns et à sous-taxer les autres. Au vu de ces injustices, la question de la mutualité revêt toute son importance. Quelles directions vont désormais prendre les instances de décisions ?

Nous pensons en dernier lieu que la question politique centrale est la question urbaine, qui dépasse de loin la question sociale. Cette dernière s'est insérée peu ou prou dans nos systèmes de régulations et dans nos habitudes. La question urbaine n'a pas encore été intégrée ni n'est devenue le moteur de la réflexion politique. Dans un monde fini, où les ressources, les gisements, la surface de la terre sont limités, la seule chose qui peut continuer à bourgeonner, c'est le fait urbain. Il est notre ressource première. La productivité des métropoles est inconcevable. Elle est bien plus forte que n'importe quel système d'exploitation passé. Je voudrais conclure là-dessus. Préférez-vous passer maintenant à la discussion ou puis-je vous lire deux pages ?

**Jean-Paul PLANCHOU** – Je suis sûr que nous prendrons un grand plaisir à vous écouter. Je demanderai ensuite à M. GILLI de compléter le propos de Paul CHEMETOV avant de passer à un dialogue global.

Paul CHEMETOV - « La responsabilité des architectes dans ces situations ne peut se mesurer uniquement au genre ou au nombre de bâtiments qu'ils ont construits, ou qu'ils proposent de construire pour porter eux-mêmes à l'intolérable. Elle est de leur responsabilité intellectuelle de praticiens, capable de théoriser la pratique en intervenant aujourd'hui sur la ville, engageant ainsi leur responsabilité sociale. Pourquoi la ville? Elle est le témoin évident de la crise sociale et il peut sembler généreux d'apporter une réponse dans les compétences de notre métier. Plus essentiellement, parce que la ville est l'invention de la modernité, le laboratoire de la culture humaine. Dans le désarroi des repères perdus qui accompagne le naufrage des utopies, dans la retombée des excitations et celui de l'économique - on peut jouer l'après-midi au Monopoly, mais cela ne peut devenir le seul but de toute la société - la réflexion sur la ville, sujet brûlant, peut seule entraîner d'autres compositions de pensée, de nouvelles conjugaisons de champs disciplinaires, gelés aujourd'hui dans leur économie. La ville est une des formations sociales qui échappe à la seule logique économique; celle d'un marché qui, parce qu'on le dit mondialisé, échappe à toutes les parures de la réflexion. Pour penser la ville dans le système économique capitaliste dans lequel elle se trouve, ce retour au politique peut seul affronter la logique d'un marché mondialisé délocalisé. Des opérateurs de marché ne peuvent être pris comme modèle par ceux qui transforment la ville. Certains voient à terme, d'autres construisent des rentes de situation. Ce n'est pas d'aujourd'hui que la critique de la rente foncière a été faite : raison de plus pour agir sur la ville comme un bien situé dans le temps aussi ». Ceci a été écrit en 1992 et je n'ai rien à y ôter. L'opuscule s'achevait sur ces mots : « c'est en cela que la ville n'est pas le territoire de l'architecte, comment vous pouvez le dire d'un terrain marqué par tout animal, mais bien celui de sa responsabilité ».

**Frédéric GILLI** – Je n'ajouterai rien à l'exposé. Néanmoins, pour essayer de lancer la discussion, je vais apporter des éléments de réponses à votre question préliminaire. J'aborderai le sujet en interrogeant l'outil dont nous disposons aujourd'hui. Faut-il changer quelque chose ? Va-t-on à la catastrophe si nous ne changeons rien ?

D'après quelques articles de recherches comparant les grandes métropoles, l'Ile-de-France a un mode de gouvernance très original, nouveau et prémonitoire. Elle oblige à discuter à 1 300 personnes en permanence. On peut la comparer à une énorme arène, où les oppositions sont constamment obligées d'être confrontées et le consensus construit. Je ne dis pas qu'il s'agit d'une panacée. Cependant, au sein de la comparaison entre les différents types de gouvernance des métropoles, avoir une grande entité où tout se constitue, où tout remonte de manière informelle pour redescendre de manière autoritaire, n'est pas forcément le mode d'organisation le plus efficace et le plus généralisé.

A des échelles réduites, une péréquation financière, fiscale, ou opérationnelle, suffisamment large pour répondre aux enjeux qui nous concernent, n'est pas envisageable. A cette échelle-là, la Région devrait réfléchir à augmenter les inter-opérabilités avec les régions voisines. Les habitant de Chartres, d'Evreux et surtout ceux de l'Oise, ont exactement les mêmes problèmes et les mêmes modes de vie que les franciliens. En revanche, ils ne possèdent pas les mêmes modes de résolution des conflits. Le schéma directeur en Picardie ne peut répondre aux enjeux de la Vallée de l'Oise, alors qu'ils sont

similaires à ceux de Seine-et-Marne. Dès lors que l'on est 1 300 personnes à discuter, le passage à la décision, et aux décisions localisées, pose problème. Les décisions restent enfermées dans des espaces clos. Ce sont quelques personnes élues, quelques territoires choisis, qui restent maîtres et destinataires des projets. Ces éléments apparaissent clairement à travers les cartes que nous avons vues ou au sein des discussions sur la multi-polarisation. Il ne s'agit pas de réduire la discussion mais de choisir et de localiser de manière fine. Au-delà des pôles constitués, nous sommes dans une économie vivante. Les projets émergent au-delà des contours fixés. Raisonner avec des espaces clos et des contours fixés empêche systématiquement de repérer et donner corps à de larges associations. La question n'est pas de savoir comment réduire l'espace de discussion, mais plutôt de savoir comment permettre un choix non-excluant, à l'issue du débat.

Sur les cartes que nous avons produites, il nous était demandé de réfléchir à la question des contours et de la zone dense. Nous avons abouti à la conclusion que le contour est flou et discontinu, et qu'il existe plusieurs zones denses. Chaque type d'objets appelle donc à des réflexions et à des contours spécifiques. Cependant, cela ne résout pas la question de la coordination. Une fois les contours tracés, inter-départementaux, englobant ou excluant des villes, il va falloir passer à la mise en scène de ce schéma. La question de la coordination prend alors tout son sens. Il faut en effet que ces éléments prennent de l'épaisseur, s'incarnent, pour ne pas tomber dans la compilation d'espaces techniques. La ville et la métropole ne peuvent pas vivre comme une compilation de choix sectoriels. Elles reposent sur l'empilement de tous ces choix sectoriels, sur le fonctionnement de plusieurs contours ensemble. Une ville se forme et fonctionne grâce à la bonne conjugaison d'une zone dense de bureaux, avec une zone dense d'infrastructures et une de logistique. Deux enjeux émergent alors : trouver des modalités d'organisation permettant à ces contours divers d'exister et de devenir des espaces de décision. De plus, il s'agit de faire fonctionner ces différents contours entre eux pour donner un sens à l'espace métropolitain. L'exemple de l'implantation et de l'importance de la logistique à Gonesse est révélateur. La réaction locale, pour des raisons somme toute légitimes, fut de refuser que le territoire devienne une zone logistique. En même temps, si nous avons une métropole mondiale aujourd'hui c'est grâce à ce support logistique. En ce sens, territorialiser et assumer la logistique devient un enjeu stratégique pour les territoires qui la portent. Voilà les deux éléments essentiels que je voulais apporter à la discussion.

Jean-Paul PLANCHOU – Vous contribuez à déterritorialiser la problématique par rapport à la façon dont elle a pu être posée. Exprimer une approche, territoriale ou administrative, ne sert à rien s'il n'y a pas d'objectifs et de volonté claire derrière, c'est-à-dire des projets ambitieux situés. C'est ce qui me paraît flou dans le débat actuel. Les raisonnements les plus aboutis sont aujourd'hui des raisonnements de territoires. C'est absurde ; cela ne mène à rien. D'ailleurs, comme vous l'avez fait remarquer, il s'agira d'une longue histoire. La question qui est posée aujourd'hui constitue l'ombre portée de tout le projet mené depuis les années 1960.

L'important à vos yeux c'est qu'un schéma directeur du bassin parisien voit le jour. Un petit progrès a été fait au niveau de la consultation des représentants régionaux des autres régions voisines. Ceci constitue une avancée. Cependant, nous sommes loin de ce que nous devrions faire. Je vous pose alors la question donnée à mes collègues concernant la mutualisation que vous souhaitez. Elle suppose un territoire défini. Il faut bien que l'on sache qui participe à cette mutualisation. Ai-je bien compris votre démarche ? Comment se conçoit cette démarche de projet ? L'autorité coordinatrice nécessaire doit tout simplement être représentative de la volonté politique. Comment se concilie cette mutualisation avec cette démarche de projet dynamique ?

Claude PERNES – J'ai pris grand plaisir à écouter Paul CHEMETOV et Frédéric GILLI sur cette problématique qui nous préoccupe. Dans le cadre du discours ambiant, améliorer le mode de gouvernance de la région d'Ile-de-France fait partie de notre feuille de route. J'ai bien compris que M. GILLI et M. CHEMETOV récusaient le terme de gouvernance. Il me semble pourtant qu'il faut en améliorer son mode. Je partage l'idée selon laquelle il existe plusieurs zones denses. Je suis d'accord avec le fait de mettre en place des projets ambitieux. Le Stade de France et la Défense ont d'ailleurs bien joué leur rôle à ce niveau. On recherche ici la notion pertinente de choix. Ces projets d'envergure ont besoin d'être portés par des décideurs. Qui doit être à l'initiative ? Ce ne peut pas toujours être le maire local, sauf s'il a de l'argent et la chance d'être dans une grande ville. Il y a 1 280 maires, donc 1 280 visions différentes de leur territoire, avec des aspirations divergentes. L'exemple que vous donniez de Gonesse était tout à fait pertinent : vous évoquiez le cas d'un maire réfractaire aux

installations logistiques. Ce sont des emplois, des bureaux, des parcs, des crèches, qui l'intéressent. Il faudrait arriver à dépasser cette notion d'individualisme.

J'ai aussi noté dans votre propos un aspect important sur lequel nous butons toujours : le financement. Le regroupement des investissements que vous préconisez suppose une certaine audace, et, pour le moins, une définition claire de la problématique. L'apport d'investissements repose au départ sur une détermination plus nette des frontières et des territoires. A cette question, les mêmes réponses reviennent toujours. On peut toujours faire des incursions dans le bassin parisien. L'option des inter-régionalités ou des inter-régionalisations implique encore une géométrie variable, ce qui ne fera que repousser le problème. L'idée de rester dans le cadre de la région lle-de-France est déjà en soi très importante.

La métropole crée des emplois et la richesse de demain. Je pense que c'est aujourd'hui une assertion universelle. La productivité des métropoles est irremplaçable. Il faut bien créer cette métropole pour qu'elle nourrisse elle-même ceux qui y habitent. Dès lors que l'on exerce une responsabilité politique, le triptyque que vous avez proposé fait partie de la réflexion quotidienne. La mobilité, la mutualité et la polarité, sont trois problématiques auxquelles il faut continuer d'apporter des réponses.

Jean-Paul PLANCHOU – Le propos de M. PERNES me fait penser à quelque chose qui est peut-être dans le non-dit de votre discours. Cette région francilienne, cette métropole parisienne, avec sa spécificité, nécessite tout simplement une intervention particulière de l'Etat. Elle l'a toujours exigée. Pourquoi en serait-il autrement demain? Nous avons souligné que l'Etat était moins présent institutionnellement dans le fonctionnement des collectivités que dans d'autres situations. L'Etat n'est-il pas la seule puissance capable de déterminer des projets d'une telle envergure, ainsi que vous les avez évoqués? L'organisation et la coordination de l'Etat sont adaptées à cet égard.

**Guy BONNEAU** – Merci pour vos exposés. J'aimerais avoir quelques précisions sur ce que recouvre la mutualité à une échelle indéterminée mais assez large. La seule qui serait efficiente d'ailleurs. J'aurai une suggestion d'un point de vue plus réaliste et pragmatique. Que pensez-vous d'une autorité coordinatrice ayant un rôle de péréquation, par des biais fiscaux, à côté des mécanismes de mutualité et à des échelles infra-régionales ? Est-ce une transition nécessaire avant d'arriver à une TP unique ?

Vous avez ensuite évoqué, en parallèle des projets de territoires, des instruments de décision et de résolution des conflits. En politique, nous songeons souvent à un instrument. Le pluriel introduit-il une ouverture, et si oui, laquelle ? S'agit-il d'une ouverture thématique ? De plus, votre critique de la notion de mixité sociale au profit d'une mixité des densités m'échappe. Pouvez-vous expliquer plus en profondeur ce que vous entendez par cette mixité des densités ? En quoi cette rupture de pensée, par rapport à la mixité sociale, permet-elle de progresser ?

François LABROILLE – Je remercie les deux intervenants pour leurs propos extrêmement intéressants. Il y a beaucoup de complémentarités entre les différentes sciences. On retrouve des analogies dans la façon de poser les questions. J'apprécie que l'éclairage premier ne soit pas institutionnel, mais nous oblige à penser ces problèmes de métropolisation. Ces derniers sont récurrents eu égard aux auditions antérieures. La compréhension de la singularité francilienne nous échappe encore de façon profonde. Quelles sont les caractéristiques, l'histoire de ces singularités, de ces potentiels d'aujourd'hui ? Pourquoi ne pouvons-nous pas traiter les questions de demain en nous appuyant sur les modèles extérieurs ? J'ai deux questions à formuler.

J'aimerais avoir votre sentiment, M. CHEMETOV, sur le plan DELOUVRIER au milieu des années 1960. Il présentait à la fois une vision anticipatrice particulière, dans cette période de capitalisme français, d'accélération et d'internationalisation, tout en restant dans un schéma pré-métropolitain. Les hommages historiques réalisés dans cette enceinte quant au travail de DELOUVRIER se rapprochaient de l'éloge du cap franchi, et du débat sur la pertinence du polycentrisme. J'aurais aimé connaître votre sentiment à ce sujet.

Je voudrais revenir sur la réponse de M. GILLI à Jean-Paul PLANCHOU. Au sein du Conseil Régional, la réflexion peut être plus ouverte que ce que laissait entendre notre président de Commission. Les compétences pour déterminer des centres de gravité de financement ne sont pas tout à fait stabilisées. La Région incarne-t-elle la cohérence nécessaire pour maîtriser les processus en cours ou faut-il voir les choses autrement ? Vous recommandez d'être extrêmement ouverts sur les

processus d'évolution institutionnels, car l'existant ne répond pas à tout. J'aimerais approfondir de façon polémique le débat entre une variante défensive des compétences de la Région et une variante plus ouverte. Le but de la première serait de porter les grandes cohérences au bout du schéma directeur de l'Ile-de-France, avec une intrusion intempestive de l'Etat depuis les interventions de l'été de Nicolas SARKOZY. La seconde variante serait plus ouverte sur la mise en place d'une coordination au sein des contours flous du cœur d'agglomération. Quelle serait la place de cette coordination intermédiaire pour accélérer la métropolisation, sans mettre les institutions en concurrence, n'y rajouter au mille-feuills ? Une troisième voie entre une Région ultra-défensive et un éparpillement estelle envisageable ?

Jean-Paul PLANCHOU – Merci beaucoup pour ces questions. Je vous laisse vous les partager.

Paul CHEMETOV – Paris, la métropole parisienne, est un problème national dont l'Etat ne peut se désengager. Sans Paris, la France dans ses grandes lignes ne vaut rien. La bonne santé de la métropole est une question nationale. Je dirais même une priorité nationale avant tout autre chose. Il faut tordre le cou à ce livre malthusien paru en 1947, Paris et le désert français, dans lequel les provinces accusaient Paris de tout leur prendre et de ne rien leur laisser. Ce n'est pas vrai. La redistribution des richesses en France est aujourd'hui inégale. L'agglomération parisienne donne plus à la France que ce qu'elle en reçoit. Ce n'est pas une question de pourcentage. C'est un investissement massif et comparable à celui effectué au cours de la mutation sous DELOUVRIER.

Pourquoi avoir parlé de schéma pré-métropolitain? Paul DELOUVRIER expliquait au Général DE GAULLE que l'extension haussmannienne de Paris avait creusé les faubourgs dans la capitale, changé la composition du Conseil municipal et provoqué les malheurs de la commune. Donc, l'Etat ne pouvait siéger sous le feu d'une assemblée qui lui était hostile politiquement. N'oublions pas que nous étions en pleine Guerre Froide. Il s'agissait donc d'une décision en temps de guerre. Malgré l'absence d'autoroutes, d'aéroports, malgré l'inexistence de la Défense, Paris fonctionnait tout de même. Mais ce fonctionnement a mis en difficulté la relation entre ce cœur et son entour. L'impasse a été faite à ce moment-là sur la zone dense qui existait. Elle équivalait à l'époque à la banlieue et formait la partie la plus moderne de la ville en re-composition. C'est pour définir ce phénomène que nous avons employé le terme de pré-métropolitain.

Plutôt que de gouvernance, je choisirais plutôt de parler de gouvernement. Gouvernement et gouvernance sont deux choses très différentes. Le gouvernement est désigné, élu, contrôlé; la gouvernance est un concept flou. Il n'y a pas de gouvernance, il y a des gouvernements. L'échelle régionale et l'échelle de contiguïté des densités, variables selon les sujets et projets, supposent une instance de décision qui s'apparente à la pépinière d'entreprises. La Région devrait être une pépinière d'entreprises et favoriser, dans sa pépinière régionale, telle ou telle entreprise à périmètres différents. Néanmoins, ces périmètres d'entreprises différents, identifiés et validés, impliquent qu'il faudra donner quelque chose en échange, à ceux qui auront décidé de les implanter. La mutualisation suppose de trouver des contreparties évidentes dans les projets locaux. Si le maire de Gonesse accepte l'installation logistique sur le territoire de sa commune, il faut lui fournir des contreparties. Nous ne pouvons nous débarrasser de la question en disant « tel projet tombe sur lui, tant mieux, il ne tombe pas chez nous. » Je voudrais vous relire quelques lignes de Jean-Marc OFFNER: « Il existe de grands syndicats intercommunaux qui excluent souvent Paris. On peut imaginer qu'ils réintègrent la capitale et, parallèlement, qu'ils développent de nouvelles missions. Bref, utiliser, consolider territorialement, et en termes de compétences, des structures existantes. C'est un socle qui pourrait rassembler, au sein d'un grand conseil des syndicats intercommunaux, une instance pourvue d'une force d'expertise, un conseil d'administration serait alors validé par un élu, doté de pouvoirs. Mais s'il est malin, (je laisse la responsabilité de ce terme à son auteur) il peut parvenir à bâtir une identité et à trouver une véritable légitimité. »

**Frédéric GILLI** – Pour la question de la péréquation, de la mutualisation et de leur échelle, cette question est à mettre en regard avec celle des intercommunalités et de leur déficit de fonctionnement en lle-de-France. Nous distinguons deux problèmes généraux : comment fonctionnent et se construisent des intercommunalités en France ? Quelles relations existe-t-il entre le centre et les périphéries ? Est-ce qu'on a des intercommunalités défensives ou des intercommunalités offensives ? Poser la question de la redistribution en termes d'intercommunalités défensives ou offensives conduit à une impasse. On ne peut pas se contenter de constater que les Hauts-de-Seine et Paris sont riches

tandis que le Val-de-Marne et la Seine-et-Marne le sont un peu moins. Toute une partie de la population n'est pas couverte par ces mécanismes de redistribution. Les personnes qui ont fait, ou ont dû faire, le choix de se loger en périphérie doivent être réinsérées dans le système de la concurrence. La métropole fait système. Ces gens-là doivent être réinsérés dans le système. A défaut d'espaces de pertinence, à défaut de région urbaine plus large que l'Ile-de-France, j'ai l'impression que cette dernière constituerait a minima une bonne échelle pour penser cette péréquation, cet espace de redistribution. Même sans être fiscaliste de formation, lorsque nous parlons de taxe professionnelle unique, il me semble que la taxe d'habitation est complètement vidée de son sens et de ses modalités initiales. Il est tout à fait imaginable de basculer toutes les taxes à taux unique à l'échelle de la Région. Alors, nous créerions un véritable fond régional de solidarité, avec des masses importantes à redistribuer. Je ne vous parlerai pas de l'usage politique que cela induit, avec les communes qui seront perdantes et d'autres gagnantes. Les communes qui perdent dans cet échange ne sont d'ailleurs pas toujours celles qu'on imagine.

Sur la question du financement et du rôle de l'Etat au regard de la singularité francilienne, je rappelle que le dernier gros plan de transport londonien a été financé à hauteur d'un tiers par l'Etat, un tiers par l'emprunt régional et un tiers par un partenariat avec des entreprises privées. Ils ont obtenu 15 milliards d'euros sur 5 ans. L'Etat assume sa part dans ce projet de développement. Je ne cite pas Londres comme le modèle à suivre. Ceci dit, la singularité de la métropole francilienne ne doit pas empêcher de regarder ce qui se fait ailleurs. Il faut au contraire que nous en prenions bonne note. Notre société a des caractéristiques historiques, sociales, institutionnelles, des préférences collectives, qui ne permettent pas de calquer un modèle de métropole aux contours et aux fonctionnements différents. J'aimerais ajouter un élément au sujet du financement. La presse pointait injustement l'absence de choix offerts par le schéma directeur. Au vu du grand nombre de projets de transports qui y figurent, on ne peut pas parler d'une absence de choix. Il est prioritaire de quasiment tout faire. La question est alors : comment financer tous ces projets ? Au niveau budgétaire cela représente le quadruplement du budget annuel d'investissements du STIF. Donc passons à l'acte, parce qu'il y en a vraiment besoin. Au lieu de se poser la question de la légitimité de mettre autant d'argent dans ces projets, posons-nous plutôt la question de la façon dont nous devons les réaliser.

Sur la question de la mixité sociale et de la mixité urbaine, je ne dirais pas exactement qu'il ne faut pas parler de mixité sociale. Je pense que la mixité sociale n'est pas une question de métropole. Considérons des cartes de la région parisienne : nous notons un vrai problème de répartition des richesses, à cette échelle. Mais ce n'est pas à la Région ou à un organisme métropolitain de le gérer. La mixité se construit ou non dans les quartiers. C'est plutôt une application fine de la loi SRU à l'échelle de la commune et non de la région, qui va répondre à la question de la mixité sociale. De toute façon, construire des communes pauvres à côté de communes riches — on le voit bien avec l'exemple de Nanterre et Puteaux — ne produit pas forcément de la mixité sociale. La mixité sociale ne se construit pas à l'échelle de la région ni à celle de l'intercommunalité. C'est pour cette raison que nous ne considérons pas la mixité sociale comme une question métropolitaine. S'il n'y a pas une mixité sociale à une échelle fine, la pluralité sociale et la pérennité de la métropole peuvent être mises en danger, mais ce n'est pas à cette échelle-là que nous réfléchissons.

Paul CHEMETOV - J'ai quelques compléments à apporter sur ce que vient de dire M. GILLI quant à cette échelle fine. Les conditions de fonctionnement économique de cette métropole ne peuvent pas supporter la guerre sociale. Il faut un climat apaisé. Les effets des dernières émeutes ont été plus catastrophiques à l'étranger que dans la région parisienne, quant à l'image qu'elles projetaient de notre capacité à trouver un système efficace. Quand bien même ces problèmes de mixité seraient résolus, ce n'est pas cela qui fait marcher la métropole. Il s'agit plutôt d'une question de coexistence. Prenez pour exemple les projets du Val-de-Marne et de Montreuil. Ce sont des projets méritoires mais ce sont des projets culturels. Ils ne rencontrent pas de difficultés majeures comme peut en rencontrer le projet de transport entre Paris et Evry. Je songe aussi à la question de l'université entre Villetaneuse et Bobigny, alors que cette dernière est préfectorale. Il est difficile de rapprocher des choses en apparence contradictoires. La culture, la formation, le plaisir, le patrimoine sont les moteurs essentiels. C'est la conjugaison de ces densités, au-delà du microclimat des mixités sociales, qui constitue le tissu vital de la métropole. Nous restons toujours cloisonnés dans des catégories : Ministère de la Culture, Ministère des Travaux publics... Comment faire fonctionner les différentes pièces du moteur métropolitain, qui ne répondent bien sûr pas au modèle de fonctionnement d'une usine fordiste?

Frédéric GILLI – Une précision sur le rôle de l'Etat et des pouvoirs publics au sens large. Songeons un instant au pôle de compétitivité Finance Innovation : ce sont des acteurs institutionnels privés et publics, politiques, régionaux et locaux qui se sont assemblés pour créer un pôle de compétitivité financier. Vous avez omis de mentionner cet aspect. La question des projets et des entreprises régionales se fonde sur une idée. Si chaque groupe de communes, chaque maire, a la responsabilité de construire un projet pour porter son territoire, nous aboutissons à des projets régionaux. Donc, le régional va être mis en concurrence alors qu'il s'agit de faire émerger des projets régionaux à l'échelle mondiale. Ces projets régionaux ne sont pas forcément portés par un, deux ou des élus. Ils peuvent être soutenus par tout ce qui fait la richesse de la région francilienne : des entreprises, des organisations syndicales et professionnelles, des chercheurs. Les exemples d'initiatives privées (associations, universités, organisations para-publiques) ayant porté des projets à l'intérieur de la région d'ampleur mondiale abondent dans les dernières années. Quel que soit le contour sur lequel ils s'appuient, ces projets doivent pouvoir exister et se développer.

**Jean-Paul PLANCHOU** – M. GILLI, M. CHEMETOV, merci beaucoup pour cette contribution qui sera extrêmement précieuse.

Nous nous pencherons en deuxième partie sur un des grands dossiers qui nous préoccupent, celui de l'habitat et du logement. Pour ce faire, nous avons invité M. LACOSTE, directeur adjoint de l'IAURIF et spécialiste des questions de logement. Il a participé activement à notre Commission et ses travaux nous suivent depuis le début. A ses côtés, Jean-Claude DRIANT. M. DRIANT est professeur à l'Institut d'Urbanisme de Paris, détaché de l'Université de Créteil, Paris-XII. Il est spécialiste de l'habitat, des logements sociaux, du parc social, des marchés immobiliers. Il a produit un certain nombre de recherches sur le fonctionnement des marchés locaux et la mise en œuvre des politiques territoriales qui y sont rattachées. Nous aborderons donc notre problématique d'un point de vue fonctionnel, en commençant par M. LACOSTE.

**Gérard LACOSTE** – Merci Monsieur le Président. Parmi les sujets abordés au cours des neuf premières auditions, plusieurs reviennent : la question des péréquations et la question du logement, évoquée quasiment à l'occasion de toutes les interventions. Nous aborderons cette question aujourd'hui. Avant d'entrer dans le vif du sujet, je voudrais reprendre une phrase de M. LE GALES, au sujet des politiques publiques. Il disait que les politiques publiques mises en œuvre dans certains domaines relèvent du visible; d'autres sont du registre de l'invisible. Ces deux côtés se retrouvent dans le domaine de l'habitat. Les actions des politiques publiques peuvent être très visibles, mais il existe de l'invisible qui façonne au quotidien notre métropole.

J'ai essayé d'articuler mon propos de la façon la plus claire possible autour de quatre points. Je voudrais commencer par vous rappeler les grands défis qui caractérisent les questions du logement et de l'habitat au sens large. Je vous présenterai ensuite un tableau général du réseau d'acteurs impliqués dans la mise en œuvre des politiques du logement et de l'habitat afin d'en montrer la complexité et l'interpénétration. Je reviendrai sur des questions un peu plus géographiques, avec le débat, les enjeux et la façon dont les choses se jouent au sein de l'agglomération. Je terminerai par l'évocation de quelques pistes, soulignées lors de l'audition de l'exécutif, à savoir la création d'un syndicat spécialisé sur ce thème. Quel sens pourrait avoir une structure de cette nature ? Je ferai bien sûr des impasses, mais en sachant que Jean-Claude DRIANT viendra éclairer ces points laissés de côté.

Caractériser l'Ile-de-France et la France sans donner des ordres de grandeur est impossible. Comment se situe-t-on? Combien donner de logements en Ile-de-France par rapport à l'ensemble de la France? D'après des études, 37% des français éprouvent un besoin, une envie, de mobilité, dont 18% dans la région parisienne. L'aspiration est très forte. 27% du parc HLM se trouve dans cette région. En réponse à ce besoin de mobilité, 9% de la construction française se réalise dans notre région. Ces ordres de grandeur permettent de savoir quelles sont les échelles d'enjeux et les différentes situations selon les régions. Je vais caractériser les trois défis à l'aide de diapositives.

Notre première diapositive renvoie au schéma directeur. Je ne reviens pas sur la façon dont les chiffres sont apparus. Le besoin de construction, exprimé tant par l'Etat que dans le schéma directeur, est de 60 000 logements par an. Au rythme actuel de construction, il nous en manquera 500 000 en 2030. Sur notre diapositive, la courbe rouge situe les objectifs du schéma directeur. En dessous,

apparaît l'évolution du volume de production depuis les années 1990. Le problème de la construction et de la production représente un premier défi visible.

La façon dont évoluent les prix et les loyers interpelle les ménages car elle influe sur la capacité à se loger en lle-de-France. Il y a une évolution cyclique des prix. Nous sommes toujours dans une période haussière sur le marché immobilier en lle-de-France. Cela induit entre autre un problème de commercialisation des programmes neufs. Les prix anciens ont continué à progresser au cours de l'année écoulée. Ce défi se traduit par une solvabilité de plus en plus difficile à trouver pour des ménages, qu'ils soient locataires ou accédant à la propriété.

M. CHEMETOV en a parlé auparavant, le creusement des disparités sociales se nourrit notamment de l'évolution des prix et d'autres aspects comme la géographie du parc social. Ces défis ne sont pas propres à l'Île-de-France. Dans les grandes métropoles, comme à Londres, les prix de l'immobilier sont très élevés. L'évolution des prix a connu une envolée dans la période récente. La tradition londonienne de construction du parc social, moins connue, est quasiment stoppée aujourd'hui. De ce fait, la politique de logement est axée sur la propriété, ce qui entraîne un phénomène de ségrégation croissante et un problème de forte concurrence. En termes de volume de construction, Londres a entrepris 25 000 mises en chantier, contre 35 à 40 000 pour nous. Les besoins en Angleterre sont pourtant deux fois plus élevés que chez nous. Nous sommes donc face à un véritable problème, tant à Londres que chez nous. Lorsque Pierre MANSAT est venu évoquer les économies de ces métropoles, il avait souligné que les conséquences possibles d'un retournement économique à Londres. Dans ce cadre, la question de la solvabilité des accédants se poserait plus crûment à Londres que chez nous.

Nous allons maintenant nous pencher sur la question de l'organisation et des différents acteurs qui jouent un rôle dans le processus de production et de gestion de la question du logement. Au sein d'une liste non exhaustive, je peux vous en citer plusieurs : Etat, Région, Département, communes, EPCI, promoteurs, 1%... La liste est longue, je ne vous la détaillerai pas. Ce jeu d'acteurs est d'une extrême complexité. Il se complexifie un peu plus chaque jour au regard de l'évolution de la législation.

Portez votre regard sur ce tableau. Historiquement, de grands moments, de grandes lois, ont changé les règles du jeu entre les acteurs locaux et nationaux. La décentralisation est, dans ce cadre, un acte fondateur. Elle confère l'éminente responsabilité aux communes de transformer du sol en droit à construire, offrant ainsi la possibilité d'y réaliser des logements. Après la loi BESSON, la loi de luttes contres les exclusions, les lois ont surtout permis une prise de conscience de la question sociale et une émergence du rôle des départements. La loi SRU pose ensuite la question de la territorialité et de la possibilité pour l'Etat de construire sur le territoire et de ventiler les constructions. La loi de décentralisation Acte II 2004 est aussi une loi importante. Elle a entraîné un débat sur une éventuelle réforme des responsabilités dans le domaine du logement. La Région souhaitait avoir un rôle central dans ce processus, ce qui lui a été refusé au bénéfice de l'adoption de règles de droit commun qui s'appliquent sur l'ensemble du territoire national. Il s'agit notamment des aides à la pierre qui sont déléguées en premier lieu aux EPCI, éventuellement aux Départements par la suite. Dernier texte important : le droit au logement opposable, qui va très certainement avoir des effets sur les questions de ségrégation sociale. Détailler tout cela prendrait trop de temps, mais ces différents exemples montrent la complexité des jeux d'acteurs et le paysage nouveau sur le plan de la législation. Je vais développer maintenant le rôle des quatre acteurs territoriaux principaux. Le tableau permet de poser ces différents éléments et de saisir la difficulté de la situation. Le moment du financement est celui où tout le monde se retrouve. Si ce n'est pas le cas, le projet ne peut pas sortir. Nous verrons plus en détail cette question du mode de gouvernance et des règles financières.

L'Etat joue cinq grands rôles. Il a une capacité réglementaire qui lui permet de fixer les règles d'intervention territoriale, les loyers-plafonds en Ile-de-France et les conditions dans lesquelles peut émerger le logement social. Ce rôle est très important. De plus, il exerce un pouvoir de contrôle sur la légalité des actes et sur les organismes HLM grâce à la mission d'inspection du logement social. En outre, il possède un appareil technique, à l'instar des DDE et des services décentralisés, et dont dépend une partie de l'action territorialisée. Je pense aussi à cet égard aux OIN et à la volonté de construire et de produire sur certaines parties du territoire. Il est à noter que cet appareil technique s'étiole un peu. L'Etat garde une activité opérationnelle et une activité territorialisée à travers la gestion qu'il peut faire des contingents, notamment en matière de logement social. Enfin, son action est surtout financière. L'intervention de l'Etat au niveau national s'élève à 28 milliards d'euros, dévolus

aux divers usages de la politique du logement. Certains de ces usages ont un impact territorial évident, comme les aides à la pierre qui définissent des règles et permettent une ventilation de la construction sur le territoire. Les aides à la personne en revanche ne concernent pas le territoire. Tout ce qui découle des aides fiscales, les investissements locatifs par exemple, n'est pas non plus territorialisé. De ces 28 milliards, seuls 5 milliards d'euros – c'est-à-dire 20% – ont un impact direct sur le territoire et peuvent se traduire pas une stratégie territoriale conçue, imaginée, négociée. C'est un point essentiel dans la compréhension des politiques locales de l'habitat.

Après l'Etat, la commune est le second acteur majeur dans la question du logement. L'action de la commune se manifeste par le PLU et le permis de construire ainsi que par sa capacité à ouvrir ou non des terrains de réalisation. En outre, elle a un droit de préemption. Elle peut aussi lancer des ZAC. Elle a des offices municipaux à sa disposition ainsi que plusieurs contingents. Depuis la loi de 2004, et la possibilité pour les EPCI de déléguer les aides à la pierre, la commune possède désormais une capacité d'intervention. Ils peuvent prendre en charge une bonne part de ce qui relève de la commune.

Le Département est surtout positionné sur la question du logement social. Il peut aussi être bénéficiaire de la délégation des aides à la pierre, mais c'est loin d'être une de ses capacités majeures. Vous pourrez retrouver ses autres modes d'intervention dans le diaporama.

Le positionnement de la Région se définit par trois axes. Le schéma directeur lui donne capacité à territorialiser les objectifs en matière de construction de logements. L'émergence d'établissements publics fonciers lui confère le droit d'interdire en amont la construction de logements. Elle peut aussi intervenir financièrement.

Comment tout cela s'inscrit-il sur le territoire et dans le cœur d'agglomération ? Comme vous pouvez le voir sur cette petite carte, l'Ile-de-France est découpée en cercles concentriques. On va essayer de ventiler la construction époque par époque, pour voir ce qui a été produit dans le cœur de l'agglomération au cours des années passées. Dans les années 1975-80, on observe un volume conséquent de la production de logements, qui était, à l'époque, de 80 000 à 90 000 logements par an. Progressivement, cette part de construction dans le cœur de l'agglomération, et des zones dans un périmètre de 30 kilomètres autour de Paris, s'étiole. Ce n'est pas pour autant une baisse spectaculaire.

Des étapes historiques expliquent cette évolution des courbes. Par exemple, une forte construction dans la zone des 30 kilomètres marque l'époque de DELOUVRIER. Quelles sont les perspectives en matière de dynamisme de la construction, si on veut atteindre cet objectif de 60 000 logements ? La construction de 30 000 logements dans Paris et 30 000 autres de l'autre côté du périphérique préconisée par le schéma directeur, présente des risques de débordement en grande couronne. Des potentialités sont à examiner pour développer le cœur d'agglomération. Elles pourraient se réaliser à condition de fournir des efforts significatifs de valorisation urbaine, ce qui renvoie à la notion de projet. Il est aussi nécessaire, ainsi que le note l'architecte-urbaniste Jean-Marc MICHEL, de développer des réseaux urbains. L'essor de notre réseau de transports peut entraîner le développement de la construction dans la partie agglomérée de notre métropole. Nous constatons ainsi la part de marchés en petite et en grande couronne. Dans le cadre du SDRIF, les chiffres doivent s'élever, c'est ce qui constitue notre objectif. Au vu des courbes, les communes qui construisent se sont réduites comme peau de chagrin.

Il existe 1 170 000 logements sociaux en Ile-de-France. 17 000 logements sont produits par an, la production incluant les acquisitions et réhabilitations du parc. Nous sommes face à une demande de 374 000 logements et on en attribue 83 000. Selon les premières estimations sur l'application de la loi DALO, 100 000 à 120 00 personnes sont prioritaires sur les 374 000 demandes. 120 000 prioritaires qui sont avant tout du ressort de l'Etat. Or, les contingents préfectoraux de l'Etat sont de l'ordre de 10 000. Ce problème difficile risque de renforcer de la paupérisation de certains territoires. La répartition au sein même du parc social est hétérogène. Des territoires sont très marqués par la présence des charges fiscales, le Nord, Sarcelles, des villes nouvelles comme Corbeil. La présence d'un taux important de logements sociaux dépasse largement le cœur de l'agglomération. Depuis 1978, les écarts de revenu entre les demandeurs de logements sociaux et la moyenne des franciliens se creusent. En 1978 le revenu inférieur des premiers était inférieur de 23% à celui des seconds. En 2006 il l'est de 59%. La tendance sur le plan social continue à descendre. J'espère qu'elle va

s'infléchir. C'est l'enjeu majeur, avec la question des demandes prioritaires, pour notre parc social, dont j'ai montré l'hétérogénéité dans sa répartition. La loi SRU va progressivement améliorer les choses. Des territoires vont se doter un peu plus en logements sociaux, principalement dans le cœur de l'agglomération. En fait, peu de communes dans le cœur de l'agglomération sont concernées par la loi SRU. Paris, Neuilly, Saint-Maur, Boulogne sont concernées, mais le cœur d'agglomération est une zone déjà très fortement dotée en logements sociaux. Les effets de la SRU vont plutôt se faire sentir sur les territoires en périphérie.

Vous voyez sur les courbes les évolutions des prix et des revenus entre 1996 et 2006. Ce sont des choses connues sur lesquelles je n'insisterai pas. Sur la carte des prix, une coupure très nette se dessine entre une partie de l'agglomération qui a été valorisée et des zones où les prix, notamment anciens, restent à des niveaux plus bas. La diffusion de la hausse des prix a lieu sur des territoires où les promoteurs peuvent monter des projets qui trouvent encore une solvabilité chez leurs clients. Le problème du logement dépasse le strict cœur d'agglomération. La dynamique du marché immobilier transcende les limites administratives.

Plusieurs éléments nouveaux vont peser sur les prix dans les années à venir. Dans un programme immobilier monté par un promoteur, 40% des 100 logements vendus sont attribués à des investisseurs. Les avantages fiscaux restent donc déterminants dans la dynamique de la promotion du marché immobilier. Tout ce qui affectera l'équilibre des prix aura des effets sur la promotion et fera chuter la production immobilière en lle-de-France. Dans des périmètres proches, il est désormais possible de faire de l'accession sociale avec un taux minoré de la TVA. Ce sont aujourd'hui les territoires auxquels les promoteurs s'intéressent le plus. En ce qui concerne l'accession sociale à la propriété, le PTZ n'a quasiment pas d'effets en lle-de-France pour le neuf. Il a des effets sur l'ancien. La pérennisation d'un parc social significatif reste une interrogation majeure, au vu de l'écart entre les ventes et les demandes en HLM.

Ce qui portait l'essentiel de la production massive en cœur d'agglomération, et notamment la question foncière, n'a cessé de décliner au cours d'une période récente. Je voudrais à ce sujet vous donner quelques indications. La chute de la production des parcs est solidaire d'une évolution du droit très défavorable aux acteurs. Plusieurs facteurs expliquent ce phénomène. Le montage des opérations d'aménagement et l'anticipation sur le foncier sont entravés par le fait, par exemple, que, depuis 1993, les personnes expropriées sont indemnisées sur la valeur future du sol et non sur valeur actuelle. Cet aspect a des conséquences désastreuses. Ce que les maires peuvent imputer au niveau des charges et de participation dans les opérations a aussi évolué. L'appareil financier et juridique dont on disposait pour faire de l'aménagement d'urbanisme opérationnel s'est étiolé au cours de la dernière décennie. Il y a quelque chose à reconstruire si on veut véritablement avoir une ambition qui passe par l'urbanisme opérationnel. La mutation industrielle a été un élément déterminant dans la production de la fin des années 80, début des années 90. De grands territoires ont été débloqués qui ont permis de construire abondamment. Il reste aujourd'hui des emprises de cette mutation, dont la maîtrise (ouverture de voies ou dépollution par exemple) coûte de plus en plus cher.

Comment les acteurs locaux se sont emparés des outils que leur ont été octroyés progressivement toutes les mutations juridiques ? Depuis 2004 les Départements ou les EPCI ont la possibilité d'offrir des aides à la pierre. Deux départements exercent cette compétence : la ville de Paris et le département des Hauts-de-Seine et trois EPCI sur les 105, ce qui est très peu. Pourquoi ? Ce faible usage renvoie en partie au débat sur la taille et sur la structuration de l'intercommunalité francilienne. Sa capacité technique et financière est-elle à même de maîtriser ce genre de sujet ? Les PLH sont des outils ayant pour but de faire le lien entre les grandes planifications, notamment en partant du schéma directeur pour aller jusqu'au PLU, et le renouvellement urbain. Les PLH intercommunaux existent, mais ne se sont ni généralisés, ni partagés sur le cœur de l'agglomération. Ils restent très loin de l'opérationnalité. Ils relèvent plus de l'ordre de l'incantatoire que du passage à l'acte.

L'éventualité de la création d'un syndicat a été évoquée par le Président du Conseil régional d'Ile-de-France, Jean-Paul HUCHON et Jean-Luc LAURENT. Quel pourrait être son rôle? Il pourrait gérer globalement les objectifs de construction. C'est-à-dire territorialiser au niveau départemental ou à des niveaux plus fins l'objectif des 60 000 logements donné par le SDRIF. Ce syndicalisme servirait de lieu de rencontre où cette question serait débattue. On y définirait des normes et des règles pour passer d'un objectif quantitatif à une déclinaison dans des PLH ou des PLU. Les normes y seraient façonnées, débattues, mises en œuvre. Il pourrait aussi se charger d'une question qui est aujourd'hui

pilotée par l'Etat et les préfets de région. A partir de quand délègue-t-on à un EPCI les aides à la pierre ? Quelles sont les contreparties de cette délégation ? Comment se joue cette responsabilité octroyée au local ? Toutes ces questions participent de l'équilibre entre logement et activités, objet de débat et de réflexion. L'application des SRU et de l'appréciation de la carence pour les collectivités qui ne sont pas à la hauteur des enjeux assignés par la loi pourraient aussi faire l'objet d'un débat au sein de ce syndicat.

Les études permettant de connaître le volume réel de la demande de logements sociaux en lle-de-France prennent des mois et des mois. Il manque un fichier centralisé de la demande et des prioritaires sur la demande. Il existe huit fichiers préfectoraux pour l'instant, conçus avec des méthodologies qui ne s'appliquent pas à Paris. Cette demande a été exprimée à de multiples reprises. Il y a un bien un numéro unique, mais celui-ci ne vaut pas pour fichier de la demande. C'est un enjeu dont pourrait se charger ce syndicat.

Le syndicat pourrait aussi traiter de la relation avec les opérateurs. On parle beaucoup de la disparité de situations entre communes. Grâce à la loi SRU, on sait que certaines communes disposent de plus ou moins de logements sociaux. On parle moins des écarts qu'il peut y avoir entre opérateurs, et des liens que la puissance publique entretient avec eux. Les grands opérateurs départementaux mènent leur politique et celle des opérateurs locaux et communaux. Il faut prendre garde des répercussions de certains projets au niveau local. La question de la relation à un opérateur puissant, l'ANRU, a émergé récemment dans les enjeux de démolition et de reconstruction. Comment optimiser ce travail à l'échelle de la métropole ?

En outre, Un syndicat fédérant l'ensemble des acteurs du logement serait en capacité d'interpeller l'Etat en matière de réglementation. Il pourrait par exemple s'insérer dans la problématique des prixplafonds. Il faudrait aussi poser la question de sa gouvernance. Son rôle serait sensiblement différent de celui du STIF. Celui-ci dialogue avec quelques opérateurs (RATP, SNCF) et l'ensemble des réseaux de transports. Le syndicat dialoguerait avec tous les territoires et tous les opérateurs HLM (200 organismes en Ile-de-France). C'est un autre mode de gouvernance même si ce sont les mêmes acteurs présents : la Région, l'intercommunalité, les Départements, les collectivités locales, les communes, l'Etat.

La Région s'organise autour de trois axes : le SDRIF, l'EPFR, et sa politique du logement à travers son budget. L'EPFR va là où il conventionne avec les collectivités locales. On pourrait imaginer -et cela a été débattu dans le cadre de la loi SRU- un droit de préemption de second rang au moins sur certains territoires. Si jamais la commune ne bouge pas et ne délègue pas sur les territoires de la loi SRU, des capacités d'intervention pourraient être envisagées, que ce soit sur ces territoires ou des territoires emblématiques. Par ailleurs, l'Etat affiche un fort volontarisme sur la région. Dans quelles conditions l'Etat peut travailler avec les EPF en termes d'évolution des terrains ? La situation est loin d'être satisfaisante. Quant aux PLH, ils sont trop peu opérationnels, trop théoriques. Il faut renforcer le sens de ces outils et trouver une façon de passer d'un objectif global, dont tout sur le monde a conscience au niveau régional, à une déclinaison sur le terrain. La question de l'intercommunalité se pose en vue d'établir une capacité d'action sur le terrain. Beaucoup de communes sont trop petites pour avoir une action efficiente, d'où l'avantage de la marguerite, d'une intercommunalité et d'outils opérationnels. Il faut cependant les repenser à d'autres échelles.

Un problème psychologique est évoqué de manière récurrente : le soutien aux maires-bâtisseurs. Il faudrait passer du fonds actuel de solidarité à l'Ile-de-France, à quelque chose que l'on pourrait appeler fonds de solidarité et de développement de la région Ile-de-France. Si une commune fait un effort significatif pour la construction, elle devrait recevoir des aides, sur une durée de trois ou quatre ans. Ceci, afin de faire face aux besoins d'investissements publics nécessaires pour accompagner cette montée en puissance de la construction. Voilà M. le Président, ce que je voulais dire pour camper le décor.

**Jean-Paul PLANCHOU** – Je suis très sensible à votre dernière proposition. M. DRIANT, vous avez la parole.

**Jean-Claude DRIANT** – Merci M. le Président. Je ne suis pas spécialiste de la gouvernance ni des questions institutionnelles. Je parlerai de façon assez générale en intégrant la question de la gouvernance métropolitaine dans une réflexion sur ce que peuvent être les politiques du logement

dans un cadre francilien. J'insiste sur le caractère conditionnel. Je reviendrai sur les limites des marges de manœuvre que peuvent rencontrer les acteurs publics en matière de politique du logement. J'en tirerai quelques pistes sur les enjeux institutionnels, puisque j'ai bien compris que c'était l'objectif de cette Commission. J'apporterai trois points complémentaires au propos de Gérard LACOSTE, quant à la question des limites des marges de manœuvre.

A partir de 1977, la montée des aides à la personne a amorcé l'évolution de la répartition des aides publiques au logement. Cette évolution a connu une accélération dans le courant des années 90 avec la montée de mécanismes, aujourd'hui essentiellement des mécanismes fiscaux. Mes chiffes sont à peu près les mêmes que ceux de M. LACOSTE. Je trouve 27 Mds au lieu de 28 Mds. Sur ces 27 Mds, la véritable marge de manœuvre locale repose plutôt sur 2 Mds que sur 5 Mds. On a pris l'habitude d'inclure dans ce qu'on appelle les aides à la pierre, ce qui relève des aides à l'accession à la propriété, le prêt à taux zéro, qui représente environ 2 Mds d'euros par an. Cette aide est non contingentée; elle s'applique de façon aveugle sur le territoire. Donc il y a 25 Mds qui sont, tant dans leur conception que dans leur mode de prise de décision, a-territoriaux et décontingentés. Parmi les 2 Mds restants, 1 Md correspond à l'action de l'ANRU, laquelle fonctionne sur la base de décisions territorialisées mais centralisées. Sur ce qu'on peut faire avec les simples mécanismes d'aides financières directes, la réelle marge de manœuvre au niveau national repose donc environ sur 1 Md d'euros.

Ces mécanismes d'aides a-territoriaux, et notamment ce qui relève des aides fiscales et d'accession à la propriété, ont tout de même des effets sensibles sur le territoire. L'investissement locatif, le prêt à taux zéro, ont des impacts différenciés sur les territoires en fonction des contextes locaux et des évolutions conjoncturelles du marché. Malgré l'évolution faramineuse des prix immobiliers ces dernières années, des marchés immobiliers connaissent des évolutions fortes avec des variations extrêmement fortes. Ces évolutions échappent quasiment à toute initiative locale voire même nationale, si on pense aux taux d'intérêt.

La visibilité des politiques du logement et de l'habitat est de moins en moins claire. Les modes et échelles d'interventions publiques sont, en effet, trop complexes. Une autonomisation progressive des différents sous-domaines des politiques du logement s'est produite au cours de ces dix, vingt, voire trente dernières années. Quel que soit le niveau auquel on se place, il existe désormais une pluralité des politiques de logement. Je pourrais citer divers exemples : le logement des personnes défavorisées, le droit au logement, la problématique de la mixité sociale, la problématique de la rénovation urbaine, celle de la maîtrise de l'urbanisation, le lien entre politiques du logement et développement économique, la promotion des trajectoires résidentielles à travers la promotion de l'accession à la propriété. Nous pourrions multiplier la liste de ces sous-secteurs. Leur autonomisation se répercute dans la multiplication des lois sur le logement que présentait Gérard LACOSTE. Au cours des dix dernières années, une nouvelle loi sur le logement est votée guasiment tous les six mois. En première analyse, nous pourrions nous contenter de déplorer cet imbroglio que personne n'arrive à la démêler. En seconde analyse, on s'apercoit que des filières juridiques parallèles et autonomes se sont développées : la filière du droit au logement, de la loi BESSON 1990 à la loi DALO 2007, la filière de la politique locale de l'habitat, la loi de l'orientation pour la ville, décentralisation, la loi SRU, l'articulation entre PLH et les politiques d'urbanisme. Ces filières d'action ont chacune leur cadre d'action, leurs acteurs, leurs institutions (le Département, particulièrement efficace sur la question sociale, les EPCI sur les politiques locales, les communes). Mais il existe de multiples contradictions entre elles, par exemple, entre droit au logement et mixité sociale.

Dans le contexte de l'offre de logements en lle-de-France et de l'inégalité de sa répartition spatiale, le renforcement des contingents préfectoraux et la mise à contribution d'autres types de contingents d'accès au logement, va renforcer la spécialisation du parc locatif social. Compte tenu de la répartition du parc social dans le territoire, cela apparaît contradictoire avec la mixité sociale. Une contradiction apparaît aussi entre les politiques de rénovation urbaine, qui consistent à démolir des logements sociaux qui sont les moins chers en termes de loyer et les plus grands en termes de capacité d'accueil, et les priorités du droit aux aides au logement. Les différences de temporalités expliquent en partie ces contradictions. La loi DALO se positionne dans l'urgence. La rénovation urbaine, elle, fonctionne avec une échéance à 15 ans. La rénovation urbaine ne s'occupe des occupants actuels des logements. Sa cible est dans 15 ou 20 ans. Chaque temporalité distincte peut avoir sa légitimité. La problématique du logement aujourd'hui passe par la résolution des contradictions entre les

temporalités et les enjeux différents. J'aborderai ensuite les limites de l'intervention publique en la matière.

L'essentiel des outils dont dispose l'aide publique sont des outils de la construction neuve. Il s'agit de produire de nouveaux logements. M. LACOSTE parlait, à terme, d'un déficit de 500 000 logements d'ici 2030. Avant d'avoir remis la machine en marche pour commencer à résorber ce déficit futur, il va s'écouler beaucoup de temps. En attendant, il faut bien résoudre les problèmes qui se posent aujourd'hui.

Il est question ici de la relation, non à la politique en tant que telle, mais au marché dans sa globalité. Contrairement au STIF, l'aide publique est tributaire du marché dans sa globalité. Le STIF traite avec la totalité de l'offre des transports collectifs dès lors que sont réunis cinq ou six opérateurs. Réunir la totalité des opérateurs en Ile-de-France ne représentera jamais que 20% de l'offre. Les 80% restants représentent l'offre du marché. Ces évolutions dépendent beaucoup de certaines évolutions démographiques : vieillissement de la population, évolution des structures familiales, fragilité de ces dernières. Ces deux grandes évolutions démographiques contribuent globalement, et non seulement pour les logements sociaux, à accroître la demande en nombre, mais aussi en qualité. Un divorce signifie le passage de un, à deux voire trois logements. Ces deux cas de figure, le vieillissement et la fragilité des structures familiales, se traduisent par une baisse du nombre moyen de personnes par ménage. On pourrait donc croire à une hausse de la demande en logements plus petits. Pas du tout. Paradoxalement, le besoin en logements familiaux est très important. Le vieillissement de la population se traduit dans la majorité des cas par une formidable stabilité résidentielle. Des personnes vieillissent dans des logements de taille familiale, dans le parc social, mais aussi dans le parc privé. Les ruptures impliquent un besoin de logement familial de chacun des côtés. Du point de vue de la qualité, la problématique se pose donc en termes de logements familiaux.

De plus, les dynamiques sont très fortes dans les villes attractives. Elles sont de plus en plus fortes car les ménages à revenus élevés y sont de plus en plus présents. Ces ménages sont souvent consommateurs de plusieurs logements (multi-résidence et résidence secondaire). Dans le cadre d'un grand projet urbain dans une commune limitrophe de Paris, où se construiront plusieurs milliers de logements, 40% des logements de la partie privée des opérations de promotion immobilière étaient acquis à des investissements locatifs. Cela paraît étrange. Au regard des prix de vente, la rentabilité locative de ces logements est relativement faible. Il faudrait sinon pratiquer des loyers extrêmement élevés. Les acquéreurs, quant à eux, ne se posent pas la question de la plus-value. Ce sont des gens en train de préparer leur retraite et qui cherchent à acquérir une résidence secondaire, située pour le moment plutôt à la campagne. La ville réalise que dans la partie privée des opérations de promotion immobilières, 40 % des logements seront des résidences secondaires dans dix ans.

La grande demande de ces ménages aisés accroît encore la pression sur le cœur de l'agglomération parisienne. L'effet multiplicateur est très fort. Dans le même temps, l'écart se creuse entre les propriétaires qui peuvent se permettre la mobilité, et les locataires, pour qui la mobilité devient contrainte. Pour eux, la mobilité se fait en sauts de puce, au-delà de la première couronne. Le départ des classes moyennes est un problème majeur de la ville de Paris. On a pu observer dans le cadre de l'Observatoire de l'habitat à Paris, que ce ne sont pas tant les ménages à revenu moyen qui partent. Le solde migratoire des ménages à revenu moyen de la ville de Paris est positif. Ce sont surtout les ménages à revenu moyen avec un ou deux enfants à charge qui sortent de Paris. Ils s'établissent généralement dans la première couronne, repoussant dans une certaine mesure les ménages avec des revenus plus faibles vers la deuxième couronne. Ce phénomène conduit à la paupérisation du parc social. On le voit bien dans l'écart terrifiant de revenu entre les demandeurs de logements franciliens et les demandeurs de logements dans le parc social.

La construction neuve des 60 000 logements constitue un enjeu évident. Que faire en attendant l'abondance promise par cet objectif? L'enjeu est d'augmenter les marges de manœuvre au-delà de ce qu'apporte la construction neuve. La discussion sur le droit au maintien dans les logements sociaux est clairement ouverte. Se profile en filigrane non l'idée d'un renoncement total au droit au maintien mais celle d'un droit au maintien dans le parc social pour un certain nombre de ménages dont on peut considérer que leur place n'est plus dans le parc social à bas loyer. Je suis assez réservé sur cette position. Peut-être pourrait-on trouver une utilisation pertinente, ce produit locatif comptabilisé dans la loi SRU comme un logement social, pour les ménages locataires du parc social dont les revenus ont largement dépassé les plafonds d'accès à ce parc? C'est une piste à creuser si l'on veut

accompagner la mobilité des ménages dont les revenus sont supérieurs au plafond de ressources. La sous-représentation des personnes âgées dans le parc social est une question beaucoup plus délicate. Elle suppose, au-delà du développement d'une offre adaptée à ces ménages, une question d'ingénierie sociale et d'ingénierie financière complexe. Certaines agglomérations hors de l'Ile-de-France présentent déjà des pistes de réflexion. L'accès à la propriété est aussi une porte de sortie pour le parc social. Disposer d'une offre accessible et adaptée au logement familial en propriété en première couronne est un enjeu primordial. La TVA à 5,5% autour de la périphérie ou des projets en RU sont des pistes importantes en la matière.

Quant à l'offre privée, même si elle est souvent énoncée comme un potentiel réel à côté de l'offre sociale, il ne faut pas trop compter dessus. Le vivier des logements vacants est extrêmement faible. Les statistiques qui énoncent le nombre des logements vacants masquent souvent la réalité des marchés du logement. Dans la plupart des cas, le logement est vacant entre deux occupants. Par ailleurs, le différentiel de loyer entre ce qu'on pourrait considérer comme un loyer social et les loyers du marché est beaucoup trop élevé dans la zone centrale. Les politiques de lutte contre les habitats indignes représentent tout de même un potentiel pour transformer ce parc aujourd'hui indigne en logements ayant, au moins temporairement, une vocation sociale. C'est une problématique très forte dans le cœur de l'agglomération francilienne et dans le cœur de l'agglomération en général. Compte tenu des différentiels de loyers ce potentiel est plus à même de se manifester dans les départements de la première couronne que dans Paris intra-muros.

Il s'agit donc de fluidifier le marché pour créer des marges de manoeuvre, potentiellement beaucoup plus importantes que la construction en elle-même. Cette fluidification peut aussi se faire par un meilleur ciblage de la construction neuve, en termes de qualité et de localisation. Elle peut aussi se faire par une action dans le stock. La localisation et la répartition spatiale, plus que la quantité, sont les enjeux majeurs de la production neuve. La fluidification du marché porte en elle des risques, ségrégatifs notamment. Le développement de l'accession sociale à la propriété au début des années 80 a systématiquement entraîné la paupérisation de l'occupation du parc social. Donc, dans une certaine mesure, une aggravation des mécanismes ségrégatifs. Cet ensemble de questions sur la répartition spatiale de la construction, sur la fluidification du marché, sur les marges de manoeuvre dans le parc social et privé suppose d'étendre les aires géographiques de réflexion et d'action. Une occasion a été manquée en 2004 lors de la loi sur la liberté-responsabilité locale, lorsqu'un statut spécifique a été refusé à l'Ile-de-France. Depuis, le système de droit commun de délégation des aides à la pierre ne fonctionne pas.

Sans être un spécialiste, ni avoir une opinion bien définie sur le sujet, il me semble que la superposition entre des intercommunalités étendues, comme la marguerite, et un syndicat du type STIF, adapté, est une solution viable en ce qui concerne la question du logement dans l'agglomération francilienne. Le territoire de ce syndicalisme correspond-il à celui de la Région ? Le territoire régional apparaît très grand. Il contient beaucoup de secteurs ruraux dont la problématique n'est certainement pas la même en matière d'habitat. On reproche systématiquement aux EPCI et aux grandes agglomérations, en-dehors de l'Ile-de-France, de mal intégrer leurs périphéries, les périphéries rurales et les zones d'attractivité qui les entourent. N'y a-t-il pas, de ce point de vue, un modèle francilien à trouver, y compris en considérant l'échelle régionale ?

Se pose ensuite la question des compétences réelles de ce syndicat. Doit-il être un destinataire direct de la délégation des aides à la pierre ? J'avoue pencher pour cette solution plutôt que de fédérer des délégataires qui seraient les pétales des EPCI. Cette solution intégrerait dans la programmation des aides à la pierre, ainsi que dans une politique de construction de logements sociaux et d'amélioration du parc privé, l'ensemble des acteurs (Etat, EPCI, ville de Paris, Régions, Départements...). Cela pourrait déboucher une sorte de PLH d'agglomération, fédérant des PLH d'EPCI, directement opposable et s'imposant à ces PLH et aux PLU. Ce syndicat posséderait plusieurs prérogatives. Il s'assurerait de la coordination des droits de rénovation urbaine. Dans une logique de mise à contribution du parc privé et de fluidification, il attribuerait les financements des productions neuves et les incitations aux propriétaires des parcs privés. Il s'engagerait dans une logique de constitution d'un fichier unique de demandes de logements sociaux. C'est une mesure urgente à prendre. Il pourrait aller jusqu'à la gestion des contingents de réservation des logements sociaux qui relève aujourd'hui de l'Etat. Les communes ou intercommunalités garderaient une part de leur responsabilité, afin de maintenir une gestion de proximité d'attribution des logements sociaux. Il se chargerait d'organiser la

relation avec les opérateurs des logements sociaux, dans une logique incitative au regroupement et à la constitution de grands opérateurs à l'échelle régionale.

Jean-Paul PLANCHOU - Merci, M. DRIANT. Je donne la parole à M. Claude PERNES.

**Claude PERNES** – J'ai participé à de nombreux colloques sur le logement et je fais partie du groupe de travail présidé par le Préfet de région. J'y entends toujours les mêmes remarques. Pour être un peu provocateur, je dirai que je ne suis pas sûr d'être réélu parce que je suis un maire-bâtisseur.

Quand le préfet m'envoie son contingent, il m'envoie systématiquement des locataires d'une autre ville remplaçant des locataires historiques. Or, il y a un grand nombre de demandeurs de logement social dans ma ville. A l'occasion d'une discussion, j'avais demandé quels maires voulaient prendre le contingent du préfet. Après un échange avec Jean-Baptiste EYRAUD du DAL, il m'a été répondu qu'il ne fallait surtout pas le faire. Si jamais vous prenez le contingent d'un préfet, vous porterez l'impopularité de vos attributions de logement. Dans la commune dont je suis Maire, j'ai construit beaucoup de logements, mais pour beaucoup de personnes, et cela ne dépend pas des sensibilités politiques, je construis trop de logements, et je veux en construire trop.. Il faudrait donner au moins 10 points d'avance de voix aux maires bâtisseurs pour compenser cette impopularité lors des élections!

Je préside actuellement l'ACTEP, regroupant 21 communes, soit 750 000 habitants. Notre Commission logement s'est mise en place immédiatement dans notre territoire qui est déjà à 37% par rapport à la loi SRU. Nous avons organisé un colloque le mois dernier au cours duquel nous nous sommes rendu compte que sur ce territoire le taux d'actifs était seulement de 0,68. Nous ne voulons pas plus de logements sur ce territoire, s'il n'y a pas plus d'emplois. Autant il est facile, par des mesures coercitives, de construire des logements, autant il est difficile de demander à des entreprises de venir s'installer sans logements. En ce qui concerne les réhabilitations ANRU, ce qui est encore à la charge des communes est très lourd financièrement. Je ne vais pas être réélu car je devrais augmenter les impôts pour payer la part civile des opérations ANRU. De plus, je sais à l'avance que le besoin de mixité qu'on recherche ne sera pas atteint. La démonstration de ce point est extrêmement simple. A la suite de la démolition de 140 logements, 170 logements vont être reconstruits pour la mixité. Dans les 140 logements, 30 logements sont vides depuis quatre ans. Je devrais pouvoir loger 110 ménages. Donc je vais pouvoir faire venir 60 familles de l'extérieur. Or le taux d'hébergement dans nos parcs HLM est tel, que je vais avoir juste le nombre de logements pour loger les 110 ménages officiels et les 50 ménages aujourd'hui hébergés. D'où une frilosité tout naturelle chez les maires. Il va falloir faire boire de l'huile de foie de morue aux maires en leur pinçant le nez. Cela prendra beaucoup de temps. Vous ne risquez guère d'avoir vos 60 000 logements par an, du moins dans un horizon visible, et j'en suis désolé. Je m'excuse pour cette vision un peu pessimiste.

Jean-Paul PLANCHOU –II est vrai que ce problème touche toutes les sensibilités politiques. Les oppositions dites progressistes (PS, PC, les Verts) épousent exactement les mêmes critiques que celles émises par l'UMP. Les preuves en IIe-de-France sont multiples. Le problème dépasse la seule volonté politique. C'est un problème de culture. Nous cultivons les conservatismes. Nous sommes dans une période culturelle de régression sociale. Quand on arrive à ce point sur la question du logement, il y a du souci à se faire. Il s'agit bien sûr d'une question d'organisation et d'une question de volonté politique. Mais celle-ci ne résulte que de forces culturelles. Un maire-bâtisseur était positivement perçu il y a 25 ans, même s'il faisait des erreurs. Un maire qui construit aujourd'hui est négativement perçu. C'est aussi pour cette raison que je suis très pessimiste sur le schéma directeur.

Guillaume VUILLETET – J'ai les mêmes préoccupations. Je ne suis pas sûr que ce phénomène soit si nouveau. Les propos des uns et des autres, ceux de M. LACOSTE et M. GILLI en particulier, montrent que l'idée de la proximité était la pire des choses apportées en politique dans la deuxième partie du 20ème siècle. Je crois que Philippe SEGUIN exprimait cette idée dans un livre au moment où il a arrêté sa carrière politique. Autant cette proximité peut avoir une immense vertu dans l'efficacité, autant elle met un certain nombre de décideurs dans une posture injouable. A un moment donné, aussi frustrantes que puissent être des situations, elles peuvent avoir leur confort. Si l'Etat prend ses responsabilités lorsque toutes les décisions ne peuvent être assumées au niveau local, il peut en aller de même au niveau régional. Il faut une autorité supérieure. L'idée d'un syndicat, d'un « SLIF » pour reprendre l'expression de M. HUCHON ou de M. LAURENT, me paraît de ce point de vue tout à fait souhaitable.

A l'avenir, la réalité foncière, la réalité des modes de vie vont transformer les réseaux en des éléments déterminants de la capacité à développer une offre nouvelle de logements sociaux ou privés. C'est parce qu'on équipera cette Région que l'on décompressera la situation du logement dans la zone dense. Une alternative crédible se présentera peut-être alors à ceux qui ont une aspiration à mobilité. Vous l'avez souligné aujourd'hui, c'est le ménage bobo qui va partir en proche banlieue et qui rejette plus loin ceux qui ont moins de moyens. La garantie de mixité sociale en banlieue c'est l'absence de mobilité résidentielle. C'est presque parce que les pauvres ne peuvent plus bouger, qu'ils restent des pauvres en banlieue. La nécessité d'une cohérence entre politique de peuplement et politique de réseau au niveau du transport apparaît comme une évidence. Elle donne toute sa dimension à l'échelle régionale. La complexité du système ne doit pas empêcher la création d'un outil fédérateur comme peut l'être un STIF. Il ne s'agit pas pour autant de tout remettre à plat sur une nouvelle structure intercommunale de l'agglomération. Créer une structure de telle ampleur à l'intérieur d'une agglomération n'est pas forcément une vision d'ouverture. Cela risque au contraire de recréer une frontière, empêchant les ouvertures futures. Si la mobilité interne est nécessaire, le droit au maintien dans les lieux n'est pas idéal. L'écart entre loyer privé et loyer public est tel en lle-de-France, qu'une personne n'est pas tentée de passer du privé au public même si l'on déplace les plafonds.

#### Jean-Paul PLANCHOU - Merci. Marianne LOUIS?

Marianne LOUIS – À la différence de M. PERNES, je suis candidate sur une liste promettant de construire 5 000 logements qui se fait applaudir. Nous sommes partisans d'une culture de l'urbain équilibrée. Sans vouloir rentrer dans le débat, je ne partage pas son avis sur la déconnexion de la Région et du choix politique. Cela déconnecterait du politique, une question qui l'est éminemment. Le politique serait alors libre de délaisser sa responsabilité au niveau de cette question. Si la Région revendique le droit de reprendre la question du logement et de l'habitat, elle doit le faire pour assumer des choix politiques, servant à faire jouer des effets d'exemplarités. Il me semble que la conception de la ville et de ses rapports sociaux internes, ainsi que le rapport de l'individu à la ville, diffèrent légèrement selon la culture politique des dirigeants et influent sur la réaction de la population.

Je voudrais revenir sur la question réglementaire que vous avez évoquée. C'est une question extrêmement bloquante. Son effet s'est fait sentir sur la question de l'expropriation, sur la question d'exercice du PLU, et sur la question de la multiplication des procédures dans l'exercice du droit de préemption. Il ne s'agit pas simplement d'une question d'accompagnement public. A ce niveau-là, il est légitime de faire appel à un législateur.

D'après ce que j'ai compris, les stratégies d'habitat et le droit à l'urbanisme impliquent de renoncer en partie à la décentralisation. J'ai le sentiment que c'est une position erronée, en ce qui concerne les questions de l'habitat. Si l'on veut éviter de revivre des situations où l'on place des grands ensembles, les élus locaux peuvent être des médiateurs et des pédagogues avec la population. Se pose aussi le problème de l'accompagnement et de la formation des maires-bâtisseurs. Du fait de la baisse des moyens dans les DDE, des maires de petites communes se retrouvent à la tête d'un pouvoir immense mais sont seuls et isolés. Par exemple, la DDE de l'Essonne est complètement débordée et n'est plus en mesure de faire l'accompagnement aux PLU dans les communes. En revanche, les promoteurs immobiliers qui vendent des pavillons passent du temps avec les maires pour leur expliquer comment organiser leurs zones territoriales. Même si l'explosion en volume est limitée dans les franges urbaines, des phénomènes d'explosion pourraient être réduits dans l'étalement urbain. Il faudrait donner à la population un autre modèle de ce que pourrait être le logement. Je songe à l'organisation de concours d'architectes sur du logement plus dense, sur le retour à la maison de ville, sur la façon d'organiser l'urbain pour obtenir plus de volume sans occuper plus d'espace. La pédagogie, que ce soit par des concours ou des expositions, peut pallier le déficit de responsabilité.

# Jean-Paul PLANCHOU - Merci. Guy BONNEAU?

**Guy BONNEAU** – Je partage ce que vous dites sur l'importance de la proximité locale. Nous avons des responsabilités pédagogiques. Je voudrais revenir sur la Commission, qui est l'organisation institutionnelle pour répondre à ces questions, et en particulier à celle du logement. Il faut faire attention, dans les propositions formulées, à des problèmes de calendrier. Suite aux Etats Généraux sur le logement, aller rapidement vers la mise en place d'un syndicat risque d'entraver les grandes compétences d'aménagement, de logement, de développement économique, d'environnement. Le calendrier du logement futur n'est pas le même que le calendrier dit du « Grand Paris ». A cet égard,

l'action d'un syndicat pour gérer le logement n'est pas une mauvaise idée, si elle est accompagnée de moyens extrêmement forts pour maintenir le lien entre logement et aménagement. Les PLU doivent au moins être compatibles avec les PLH. Une organisation doit en vérifier la compatibilité. Souvent les PLU élaborés ne tiennent pas compte des PLH. Quant à la plupart de ces derniers, ils manquent d'une dimension foncière. Il reste à définir l'organisation d'une autorité organisatrice du logement, avec une cohérence des outils d'aménagement et les outils de construction, de programmation du logement. Sans cela, nous courrons à l'échec. J'attire l'attention sur la question du STIF qu'il faut replacer dans un contexte global et ne pas traiter seulement à court terme, dans le cadre d'une demande des Etats Généraux.

Christine REVAULT D'ALLONNES – Je vais aller dans le même sens. La semaine dernière, l'idée d'un syndicat des transports et des déplacements en Ile-de-France a été émise. Paul CHEMETOV parlait des mixités des densités qui doivent être traitées en Ile-de-France, et plus particulièrement dans cette zone dense. Au-delà la question de ce syndicat à un niveau global, il faut se pencher sur la petite couronne. Si la loi SRU est relativement bien appliquée sur certaines communes, elle est globalement disparate au sein du territoire de la petite couronne. Les mixités sont à traiter de façon politique. Pouvez-vous apporter des éléments sur cette question et sur celle de la gouvernance ?

**Gérard LACOSTE** – Je vais revenir sur plusieurs points évoqués. Dans le cadre de l'enjeu du logement au niveau des collectivités locales, nous sommes dans une période particulière. Les élus ont toujours dit qu'ils se sentaient interpellés par la demande de logements et le besoin de satisfaire cette demande. Peut-être que la conjoncture appelle à accorder encore plus d'importance au traumatisme suscité chez l'opposition par les propositions de projets nouveaux. En tout cas, je ne pense pas que les élus aient une attitude restrictive vis-à-vis du logement. Ils se sentent très interpellés par ce besoin de satisfaire la demande locale.

Jean-Paul PLANCHOU – Le problème du logement n'est pas porté au niveau de l'Etat. Quand je parle de culture et d'hégémonie intellectuelle à créer, c'est pour renverser l'idéologie d'après-guerre. L'Abbé Pierre faisait cette différence avec les années 50, les problèmes sont identiques mais les rapports de force idéologiques ont bien changé depuis cette époque. Comme le disait M. DRIANT, il faut, en plus d'une volonté politique, une vraie propension à porter idéologiquement et culturellement le logement. Les lois se succèdent et se contredisent. Elles ont au surplus un sens caché, portant atteinte au discours qui devrait être tenu sur le logement. Il n'y a aucune campagne politique sur ce sujet. Les élus, les responsables locaux, partent à terrain découvert, par rapport à des populations dont l'idéologie dominante est celle de la ségrégation et de l'évitement.

**Gérard LACOSTE** – C'est la même question que celle du débat sur le chômage. Il y a des forces constituées pour défendre les intérêts des travailleurs, mais il n'y a pas de forces constituées pour défendre les intérêts des chômeurs. Il manque une force pour défendre politiquement les intérêts des demandeurs de logement. Il y a un débat dissymétrique sur ce sujet, qu'il faut bien que quelqu'un porte. Pour l'instant, c'est plutôt une puissance publique de niveau supérieur (l'Etat ou la Région) qui porte ce débat. Elle confère d'une certaine façon une force aux acteurs locaux pour mettre par la suite les choses en mouvement.

Nous avons peu évoqué la question de la mise à distance passant par le rejet de l'intercommunalité. Le syndicat dont j'ai parlé serait surtout axé sur l'organisation et la coordination, plutôt que de mise en oeuvre. L'acte de construire et de mettre en œuvre les logements sociaux appartient plus au domaine de compétences des collectivités territoriales. Comment celles-ci s'organisent-elles ? Quels types de relations entretiennent les maires et les intercommunalités ? Les compétences de l'intercommunalité en matière de logement sont exercées de facon minime. Il n'est pas du ressort du technicien de régler cette question. Est-il envisageable qu'une intercommunalité de l'ordre de 300 000 habitants voit le jour, tout en gardant une responsabilité pour gérer cette mise à distance ? Les élus locaux accordentils une crédibilité à cela ? Quelle est la légitimité de ces instances, quels modes de suffrages ? Nous ne sommes plus ici dans un domaine technique. Le schéma que nous évoquions avec Claude DRIANT, est un schéma d'organisation. Nous devons avoir conscience des réalités telles qu'elles sont aujourd'hui. Faire bouger ces réalités implique de faire bouger les relations entre les acteurs. Il faut poser la question des intercommunalités et du regard que portera le syndicat sur les différentes composantes de la question du logement. Il faudra aussi se pencher sur les processus de densification: le SDRIF a pour objectif de passer à 30% de logements sociaux. Comment cela va-t-il se traduire ? Faudra-t-il réinterpréter la notion de coeur d'agglomération ?

Jean-Claude DRIANT – La décision et la responsabilité politiques appartiennent à la question du changement d'échelle. L'Etat n'a pas à être mis en première ligne pour autant. L'Etat a vingt ans de politique de retrait en la matière. Je n'imagine pas de retour en arrière de ce point de vue. L'essentiel des outils financiers du logement sont, pour l'essentiel, des outils de pilotage macroéconomiques. Ce n'est plus de la politique du logement. Donc il est vrai que la responsabilité revient aujourd'hui au local. A quelle échelle se situe cette responsabilité? Quelles sont les échelles de solidarité que représente le local? Ce ne peut plus être la commune. Pour avoir observé des politiques locales de l'habitat dans des régions autres que l'Ile-de-France, des notions de chef de file commencent à s'imposer dans de grandes agglomérations. Elles ont pour but de redonner un peu de cohérence aux incohérences des lois et des niveaux de responsabilités. Cette notion de chef de file n'existe pas en Ile-de-France, ainsi qu'au niveau des intercommunalités existantes. Les PLH y sont peu opérationnels, mais ils ne sont guère comparables à ceux des autres régions. Les PLH d'Ile-de-France doivent changer de nature et acquérir une portée juridique, en relation avec l'urbanisme. Il y a à ce niveau un enjeu législatif majeur.

Gérard LACOSTE – Je suis tout à fait d'accord avec ce que disait Guy BONNEAU sur l'émergence d'un syndicat. Il résulte d'un processus qui nécessite de se doter d'outils, notamment sur ce que M. DRIANT vient d'évoquer. Je reviens sur quelque chose qui a tous dû vous frapper lors de l'intervention de M. LE GALES: la façon dont l'Etat intervient et interviendra dans le futur. Il a raison quant au désengagement de l'Etat. La mise à distance de l'Etat est un processus que l'on constate depuis une dizaine d'années. Vous évoquiez précédemment l'ANRU et des ardoises des collectivités locales. La responsabilité passe au niveau local en matière de logement social. Que va-t-il se passer demain sur le financement du Livret A? L'Etat s'occupe de ce genre de questions à une échelle macro-économique, qui a une répercussion locale. Dans le cadre d'une application des lois de décentralisation, le local va se réorganiser, mais cela n'empêche pas l'Etat de tenir un discours politique sur cette question du logement et de l'habitat. Reprendra-t-il pour autant des prérogatives pour délivrer des permis de construire ici ou là, ou se réengager sur des opérations? Personnellement, je suis plus que perplexe sur cette orientation.

**Jean-Paul PLANCHOU** – Merci beaucoup pour vos interventions qui nous ont fait partager vos orientations. Vos positions sont claires. Nous en prenons bonne note et acte pour la suite de nos travaux. La dernière réunion aura lieu jeudi prochain. Nous discuterons et nous débattrons à partir d'une première proposition de plan détaillé qui vous sera rapidement communiquée. Cela permettra de donner un certain nombre d'indications au secrétariat technique pour l'ébauche de la rédaction d'un premier rapport, après la période des municipales. Je vous remercie.

La séance est levée à 13h10.