

Monsieur le Premier Ministre,

Vous m'avez fait parvenir au début de ce mois le projet de loi relatif au Grand Paris, sollicitant mon avis pour le 25 Septembre. Je saisisrai le Conseil de Paris de ce texte qui lui sera soumis dès sa prochaine séance. Il me semble en effet légitime que l'ensemble des élus parisiens puissent se prononcer sur un projet dont je considère qu'il porte directement atteinte aux compétences que ceux-ci exercent au nom des Parisiens.

Je tiens cependant à vous faire part, dès à présent, de mes premières réactions, et vous exprimer à la fois ma surprise et mon inquiétude.

Ma surprise, d'abord. Au terme des travaux, dont la très grande qualité a été unanimement saluée, menés par les dix équipes retenues dans le cadre de la consultation internationale lancée par l'Etat avec le concours financier de la Ville de Paris, j'avais retenu des propos du Président de la République que son intention était de créer les conditions, pour la métropole parisienne, d'un véritable partenariat avec les collectivités. Son discours prononcé au Palais de Chaillot le 29 avril dernier proposait aux élus franciliens de jeter ensemble les bases d'une véritable dynamique métropolitaine, ouverte, durable, solidaire. Or le projet dont vous nous saisissez aujourd'hui est fort éloigné de ces perspectives. Les propositions des architectes pour le développement du territoire francilien semblent avoir été écartées. Rien n'est esquissé pour restaurer la qualité de vie de quartiers qui en sont aujourd'hui dépourvus. Rien non plus sur la lutte indispensable contre les inégalités sociales et fiscales, ni sur la nécessaire vision d'une métropole de l'après Kyoto. En somme c'est toute une ambition urbaine qui semble avoir été balayée à la faveur de ce projet.

Je tiens également à vous dire mon inquiétude. En effet, cette loi, si elle était adoptée, reviendrait à appliquer sur le territoire francilien un régime juridique d'exception, sans équivalent dans les autres régions françaises. Elle aboutirait à recentraliser entre les mains de l'Etat l'essentiel des grandes compétences dévolues partout ailleurs aux collectivités locales. En effet, le projet présenté ne se cantonne pas à la création d'un nouveau réseau de transport mais propose aussi d'intervenir sur l'aménagement de larges espaces du territoire francilien.

Ainsi, à travers la création d'une Société du Grand Paris, l'Etat projette de reprendre le contrôle direct de l'organisation des transports, quatre ans seulement après en avoir transféré la responsabilité à la Région Ile-de-France et aux autres collectivités qui forment le STIF. Celui-ci a ainsi repris la charge d'un réseau alors saturé et à bout de souffle, l'Etat n'y ayant pas consacré les moyens nécessaires, lorsqu'il en assumait la gouvernance.

C'est donc l'Etat qui déciderait seul, par décret, des nouvelles grandes infrastructures de transport à créer en Ile-de-France. Il en fixerait le tracé, le niveau de service, le mode de gestion, tout en laissant aux collectivités locales, à travers le STIF, la charge d'en financer l'exploitation, sans même les avoir associées à leur définition. Cette curieuse conception de la décentralisation se double d'une vraie incohérence à séparer ainsi l'investissement (confié à la société du Grand Paris) de l'exploitation (au STIF), procédé très risqué pour assurer le développement et l'entretien de moyen et long terme du réseau de transport francilien.

Monsieur François FILLON
Premier Ministre

Aussi préoccupants sont les pouvoirs que la loi conférerait à cette Société en matière d'urbanisme. Il s'agit là d'un sujet tout à fait majeur pour nos concitoyens qui sont légitimement attachés à ce que les décisions portant sur l'aménagement de leur ville, sur leur cadre de vie, sur le visage de leur quartier, soient prises au plus près d'eux, sous la responsabilité de leurs élus locaux.

Or, il est prévu, que par l'intermédiaire de cette superstructure potentiellement compétente à l'échelle de tout le territoire francilien, l'Etat puisse décider du devenir de pans entiers des villes qui seront desservies par les nouvelles lignes de transports. Sur ces territoires stratégiques, dont le périmètre serait défini également par décret, l'Etat fixerait le droit des sols et disposerait de pouvoirs exorbitants, avec un droit de préemption supplantant celui des collectivités. La valorisation foncière de ces zones urbaines en développement serait entièrement captée par l'Etat, privant ainsi les collectivités de ressources potentielles pour développer leurs propres projets – construction de logements, d'équipements publics, etc.

J'observe à ce propos que si le texte de loi est très précis sur les futurs pouvoirs de l'Etat, il demeure en revanche d'un flou surprenant sur ses contributions au financement des projets. Et je n'y inclus évidemment pas les différentes pistes de nouvelles ressources, ouvertes par le pré-rapport de Monsieur Gilles Carrez, qui toutes présentent la particularité de provenir des habitants, des collectivités ou des entreprises d'Ile-de-France. Or, l'Etat doit apporter des financements nationaux pour développer les transports collectifs en Ile-de-France comme dans l'ensemble du pays. Il s'agit là d'une priorité essentielle dans la lutte contre le réchauffement climatique. Ces financements d'Etat sont attendus pour compléter l'effort porté, pour l'essentiel, par les Franciliens eux-mêmes. Dès lors, comment comprendre que les élus d'Ile-de-France puissent être écartés des choix relatifs à la programmation des investissements qu'ils auront financés pour une large part ?

Au-delà de la légitimité des élus locaux, ce sont les acquis démocratiques des Franciliens eux-mêmes qui seraient manifestement atteints. Les procédures de débat public, telles qu'elles sont envisagées, seront ainsi tellement accélérées qu'elles ne permettront pas une consultation sérieuse des habitants sur des projets d'infrastructures qui les concerneront pourtant au quotidien au long des prochaines décennies. Le risque me semble grand d'un retour à des méthodes d'aménagement bureaucratiques, élaborées loin du citoyen et qui, au fil des années, se sont révélées au mieux inadaptées, au pire déstructurantes pour la qualité de vie.

Je ne vois aujourd'hui, dans le texte qui nous est soumis, que des procédures alourdis, une organisation plus complexe, des projets et des ambitions dont la mise en œuvre sera différée. Plutôt que de chercher à instituer à Paris et en Ile-de-France, ce qu'il faut bien appeler un régime d'exception qui remettrait directement en cause les acquis de la décentralisation, je vous propose que nous revenions à l'esprit de partenariat qui avait présidé à nos échanges, au printemps dernier.

Comme je l'ai toujours indiqué, l'Etat est un acteur légitime et attendu pour concourir au développement de notre Métropole : celle-ci a d'ailleurs pâti de son désengagement structurel dans l'appui aux grands projets, notamment de transports, au cours des dernières années. Mais pour être efficace, le partenariat auquel les collectivités locales invitent l'Etat doit rompre avec des approches anciennes, qui prévalaient il y a plus de trente ans, quand des superstructures technocratiques prétendaient décider seules du devenir des territoires et de leurs habitants. L'heure n'est pas à l'écriture d'une « page blanche » ; notre métropole est porteuse de projets et de dynamiques dont il serait inconcevable de faire table-rase.

C'est particulièrement le cas dans le domaine des transports. La Région et l'ensemble des Départements ont arrêté, en 2008, un ambitieux Plan de mobilisation qui propose de rattraper, en dix ans, les retards accumulés au cours des trente dernières années. Les projets les plus urgents sont parfaitement identifiés : rénovation des lignes de RER, désaturation de la ligne 13, prolongement de la ligne 14 ainsi que d'Eole à l'Ouest, réalisation d'une ligne de transport en rocade (Arc Express)... La Région et les collectivités ont d'ores et déjà programmé 12 milliards d'euros pour cela et invité l'Etat, il y a plus d'un an, à y apporter son concours, sans réponse de votre part à ce jour. Au moment où la commission nationale du débat public s'apprête à lancer les procédures de consultation sur ces grands projets, dont personne ne conteste l'urgente nécessité, pourquoi faudrait-il tout reprendre à zéro, perdre encore au moins un an, et refuser l'offre de partenariat qui vous est adressée ?

Ce sujet a besoin de l'engagement de tous. La question n'est pas aujourd'hui de procéder à la création d'une nouvelle technostructure, de perdre encore une année dans le montage juridique et financier de celle-ci et de recréer du conflit là où commençait à s'installer une forme de consensus. Il s'agit d'avancer rapidement selon une méthode fondée sur la co-responsabilité, la mobilisation autour de priorités partagées. La voie du contrat - et non du décret - est la seule qui puisse conjuguer efficacité et pragmatisme, mais aussi rapidité. Personne ne peut raisonnablement croire, notamment dans le domaine des transports, que les Franciliens soient disposés à attendre davantage.

Les outils existent pour développer une ambition nouvelle à l'échelle de la métropole parisienne. Paris Métropole a ouvert la voie d'un partenariat moderne, souple, au service de tous les habitants de notre agglomération. Une centaine de collectivités, par delà les clivages partisans, y sont rassemblées, dans un dialogue libre et égalitaire. Cette structure doit devenir le lieu du débat démocratique et de l'élaboration de projets et être avec la Région l'interlocuteur privilégié de l'Etat sur ce projet de loi.

Je souhaite donc, que le contenu du projet de loi que vous avez bien voulu me faire parvenir soit profondément revu. Nous savons que ce texte a déjà été transmis au Conseil d'Etat, et qu'il devrait être présenté en Conseil des Ministres dès le début du mois d'octobre. Il me semble indispensable que vous donniez à la consultation que vous avez engagée le temps nécessaire pour permettre l'émergence d'un projet partagé, défini avec les élus locaux et les forces économiques et sociales de notre métropole.

Je vous prie de croire, Monsieur le Premier Ministre, à l'assurance de ma considération distinguée.

Bien à vous



Bertrand DELANOË