

enquête

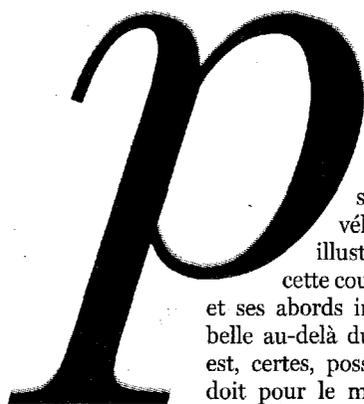
Grand Paris, petits calculs politiques

Berlin, Londres mais aussi Lyon ou Marseille... les principales métropoles ont débordé de leurs frontières historiques pour prendre en compte les besoins de leurs habitants. Paris échappe à ce mouvement. En partie du fait d'élus qui veulent rester maîtres chez eux.

LE NÉCESSAIRE PARTAGE DES RICHESSES FISCALES

La mise en place de politiques communes en matière de développement économique, de transport et de logement dans le Grand Paris suppose une solidarité financière entre ses différents territoires. Quel que soit le périmètre futur de cette communauté, Paris et les communes riches des Hauts-de-Seine devront accepter de partager leurs ressources fiscales avec celles de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne. Actuellement, les disparités de potentiels fiscaux sont très fortes entre les quatre départements de la petite couronne. Paris et les Hauts-de-Seine

disposent de 80 % de la ressource fiscale de la taxe professionnelle pour 60 % de la population quand la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne en reçoivent 20 % pour 40 % de la population. Cette ponction sur les entreprises rapporte l'équivalent de 1.395 euros par habitant dans le Val-de-Marne, contre 1.603 euros en Seine-Saint-Denis, 2.620 euros à Paris et 3.126 euros dans les Hauts-de-Seine. Les écarts sont plus réduits pour la taxe d'habitation, avec 1.127 euros par habitant en Seine-Saint-Denis, 1.537 dans le Val-de-Marne, 1.867 dans les Hauts-de-Seine et 2.142 à Paris.



Paris est unique ! Il n'y a pas d'exemple d'une aussi grande capitale qui soit autant séparée de son environnement. Les vélos en libre-service Vélib' illustrent de façon caricaturale cette coupure entre une commune et ses abords immédiats. Une échappée belle au-delà du boulevard périphérique est, certes, possible, mais chaque Vélib' doit pour le moment être reposé dans l'une des stations intra-muros. Pas vraiment pratique pour les Parisiens travaillant dans les communes limitrophes. La mairie de Paris a donc décidé de financer l'installation de stations dans les 29 communes jouxtant la capitale. Les 7 millions d'euros consacrés à cette extension seront à la charge du contribuable parisien, car Paris n'a évidemment aucun moyen d'interférer dans les marchés publicitaires de ses voisins. Le cas Vélib' plaide en faveur des défenseurs du Grand Paris, soucieux de donner à la capitale une dimension comparable à celles de Londres ou de Berlin.

Longtemps débattue par quelques initiés, la question de Paris et de ses banlieues est désormais sur la place publique. Nicolas Sarkozy s'est lui-même invité dans le débat. Le 26 juin à Roissy, le président de la République regrette que la capitale soit « la seule agglomération de France à ne pas avoir de communauté urbaine ». Le chef de l'État enfonce le clou le 17 septembre, à Paris, lors de l'inauguration de la Cité de l'architecture et du

patrimoine. Il souhaite que soit engagée une réflexion sur « un nouveau projet d'aménagement global du Grand Paris ».

Nicolas Sarkozy demande que huit à dix agences d'architectes contribuent à un diagnostic « prospectif, urbanistique et paysager ». Il en profite pour mettre les élus franciliens face à leurs responsabilités : « Il n'y a pas d'un côté les élus de la capitale et de l'autre les élus de la périphérie. C'est la même région, le même espace. S'ils n'arrivent pas à se parler, des initiatives doivent être prises pour que cette discussion ait lieu. » Un consensus est-il possible à quelques mois des élections municipales ? Le gouvernement peut-il, dans la foulée du scrutin, imposer un Grand Paris ?

DEPUIS 2001, PARIS A NOUÉ DES PARTENARIATS

Bertrand Delanoë juge la démarche présidentielle « très électoraliste ». « Il y a six mois, alors qu'il était encore président du conseil général des Hauts-de-Seine, Nicolas Sarkozy se fichait de la collectivité parisienne », explique le maire (PS) de Paris. Bertrand Delanoë n'a pas ménagé ses efforts pour sortir la capitale de son isolement. Depuis 2001, Paris a noué des partenariats avec les départements de la petite couronne et conçu des aménagements communs avec les villes voisines. Et une conférence métropolitaine, qui réunit 62 collectivités, a vu le jour en mai 2006.

Ce lieu de débats tente de pallier l'absence de gouvernance dans la zone dense

de l'Île-de-France. Mais, fustigeant sa portée limitée, nombre d'élus UMP le boycottent. Adjoint (PCF) au maire de Paris, chargé des relations avec les collectivités territoriales d'Île-de-France, Pierre Mansat se veut optimiste : « La conférence permet de rassembler des dizaines d'élus du cœur de l'agglomération. » Il souligne aussi le poids de l'histoire. En 1964, l'ancien département de la Seine a été morcelé en quatre : Hauts-de-Seine, Paris, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne.

La conférence métropolitaine, qui s'est réunie cinq fois, travaille sur trois sujets : le transport, le logement et l'emploi. Près de la moitié de la population francilienne vit dans les 80 communes de l'ancien département de la Seine. Parmi ces 6 millions d'habitants, 300.000 Parisiens travaillent de l'autre côté du périphérique, alors que 500.000 habitants de la petite couronne ont un emploi dans la capitale. Ce Grand Paris occupe 4 % du territoire francilien, mais rassemble 60 % des emplois, 80 % des logements sociaux et 90 % des déplacements de la région.

Tous les élus concernés sont d'accord pour organiser la métropole parisienne. Mais les rivalités territoriales interdisent le début d'un accord sur le périmètre, les compétences et le financement d'une communauté. Le nom même de Grand Paris fait peur ! En premier lieu, au conseil régional, qui traîne les pieds. Son président (PS), qui doit composer avec un territoire peu adapté aux habitudes de vie des Franciliens, craint l'émergence d'une entité qui le condamnerait à gérer les marges. Jean-Paul Huchon se dit tout juste prêt « à étudier tous les scénarios ».

Mais il rejette la création d'une structure qui se superposerait aux départements, aux structures intercommunales existantes et dans une certaine mesure à la région. « Il faut trouver, assure-t-il, une

structure vraiment originale, qui traite soit des problèmes de concert en mettant la région dans le coup, soit une zone, mais en mettant aussi la région dans le coup. » Leader de l'opposition UMP au conseil régional, Roger Karoutchi est également contre la création d'une communauté urbaine, « trop contraignante ». Il préfère une structure spécifique, *sui generis*.

Secrétaire d'État chargé des Relations avec le Parlement, Roger Karoutchi estime possible le dépôt d'une loi-cadre en 2008.

Il verrait bien un « syndicat intercommunal renforcé » traiter de l'attractivité et du développement économique, du logement, de l'urbanisation et des transports. Roger Karoutchi assure qu'il faudra définir « la place et l'importance des investissements régionaux dans la périphérie du Grand Paris ». Mais aussi débattre d'une nécessaire péréquation fiscale et financière entre les communes composant le territoire du Grand Paris.

« MUTUALISATION DES RESSOURCES »

Le partage des ressources fiscales ne laisse aucun élu indifférent. Maire de Sceaux (Hauts-de-Seine), Philippe Laurent (UDF) en fait une condition indispensable à l'émergence d'un Grand Paris. « Il faut créer une intercommunalité spécifique, avec une taxe professionnelle unique, ou un écrêtement de la taxe professionnelle, explique-t-il. On peut s'inspirer du modèle de la communauté urbaine, sans en retenir toutes les compétences. Mais il faut impérativement une mutualisation des ressources. Sinon, cela ne marchera pas. »

Un tel schéma ferait disparaître les communautés existantes dans la petite couronne, voire les quatre départements limitrophes. L'idée n'est pas pour déplaire aux Verts. « Personne n'a intérêt à ce que le Grand Paris se fasse », constate le chef du

groupe des Verts au Conseil de Paris, René Dutrey. C'est pourquoi il juge que « L'État est dans son rôle ». Avec Denis Baupin, tête de liste des Verts aux prochaines municipales, il défend une fiscalité commune et une logique de projets, en premier lieu celui d'une rocade de métros (voir ci-contre). « Les désaccords entre élus ne se résument pas à des désaccords politiques. Ils expriment d'abord une rivalité territoriale. Entre tout le monde et tout le monde. Les communes sont tellement inégales dans la compétition que cela rend les coopérations difficiles. Il ne faut pas s'étonner que l'intercommunalité soit un fiasco en Île-de-France », analyse Simon Ronai, directeur du bureau d'études Orgeco. De fait, 49 % de la population francilienne vit dans une structure intercommunale à

fiscalité propre, contre 90 % dans le reste du territoire national.

Faudra-t-il, demain, préférer l'appellation Paris Métropole à celle de Grand Paris, pour ne pas froisser les sensibilités des villes voisines de Paris ? Cela semble superfétatoire. À l'image du Grand Londres, ou du Grand Lyon, le Grand Paris ne demande qu'à exister. C'est du moins l'avis de la chambre de commerce et d'industrie de Paris (CCIP), qui couvre la capitale et les trois départements de la petite couronne. Elle vient de rebaptiser son journal bimensuel, diffusé à quelque 250.000 exemplaires, le *Courrier du Grand Paris*. « La marque Paris est l'une des plus connues au monde, estime Pierre Simon, le président de la CCIP. En termes d'efficacité de communication, il n'y a pas photo... »

PASCAL GATEAUD

Un métro pour éviter Paris

S'il y a un projet qui illustre bien les enjeux du Grand Paris, c'est celui de Métrophérique. Depuis 1994, la RATP défend, derrière ce nom de code, la création d'une rocade partiellement souterraine en proche couronne. Ce métro automatique serait situé de 3 à 7 kilomètres du boulevard périphérique. Il serait connecté avec les lignes de bus, métro et tramway. La boucle complète compterait une soixantaine de stations - pour la plupart en surface -, soit une tous les kilomètres. Métrophérique pourrait être entièrement réalisé d'ici à 2020. Il coûterait près de 100 millions d'euros du kilomètre, soit 6 milliards d'euros au total. Les premiers travaux sont prévus dès 2011, dans le Val-de-Marne, où les études sont les plus avancées.

Le projet Métrophérique figure en bonne place dans la contribution de la RATP pour le Grenelle de l'environnement. Longtemps retoqué par l'État, Métrophérique peut être une réponse au déséquilibre des transports en Île-de-France, plaide la RATP. L'accroissement de la population et l'étalement urbain font que les flux de banlieue à banlieue n'ont cessé de croître : + 51 % entre 1976 et 2001. Ils se font essentiellement en voiture, faute d'investissements suffisants dans le réseau de transports publics ces vingt-cinq dernières années. La structure en étoile du réseau de RER et de métro oblige, qui plus est, de nombreux Franciliens à transiter par la capitale. L'engorgement des lignes du centre va crescendo.

« Métrophérique permettra, d'une part, de délester là où il y a saturation, d'autre part, de rabattre des usagers, assure Seymour Morphy, directeur du département du développement et de l'action territoriale de la RATP. Si on ne fait rien, deux tiers des lignes du métro seront saturées aux heures de pointe d'ici à

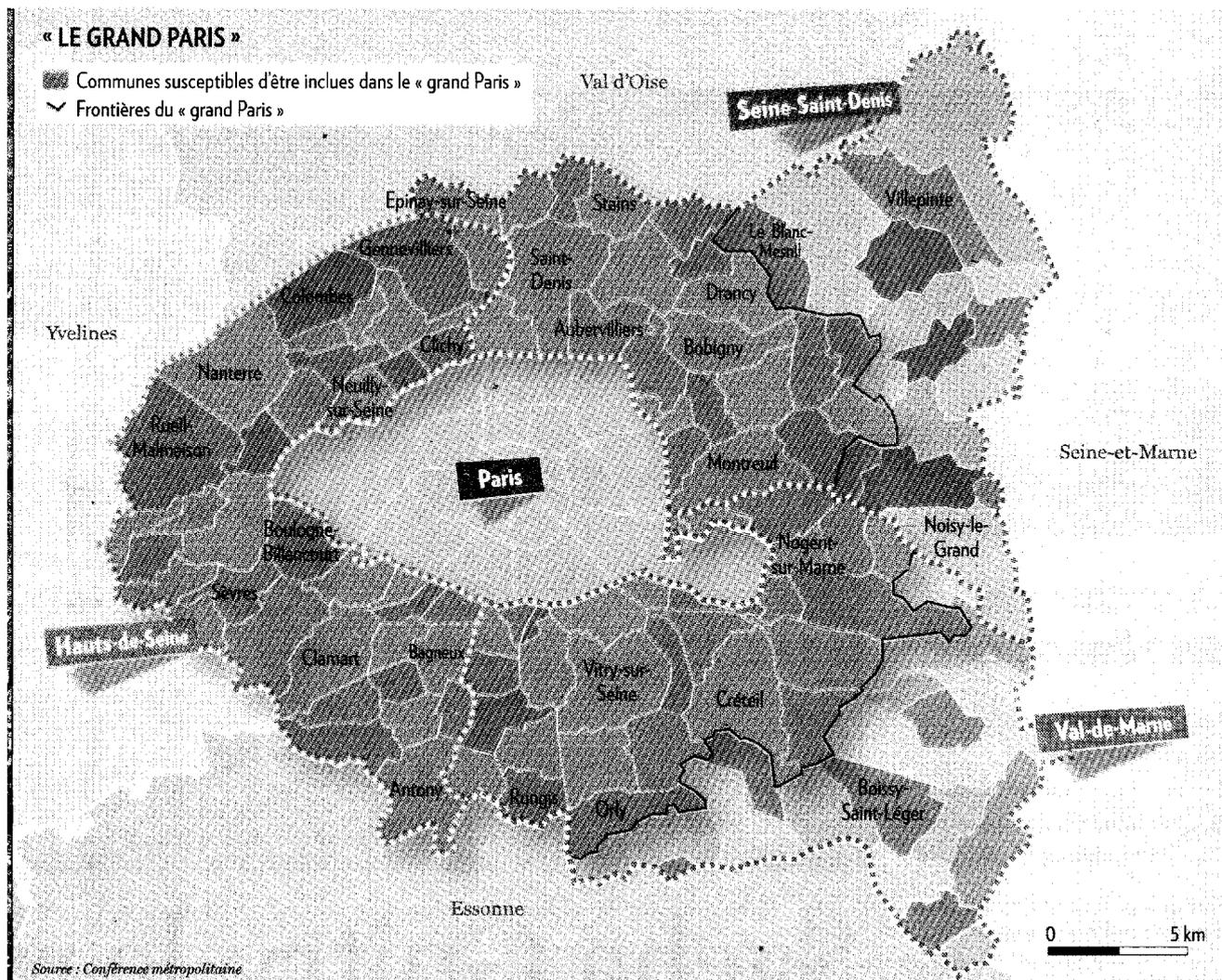
quinze ans. » La prévision de trafic pour Métrophérique est de 1 million de voyageurs par jour, soit l'équivalent du trafic sur la ligne A du RER. Métrophérique figure dans le schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif), qui fait l'objet d'une enquête publique depuis lundi. Il est également mentionné dans le contrat de projet signé par l'État et la région. Mais son financement n'est toujours pas arrêté.

Jean-Paul Huchon, le président (PS) du conseil régional et du Stif (Syndicat des transports d'Île-de-France), ne veut pas entendre parler de Métrophérique. « La seule réalisation possible, assure-t-il, c'est celle d'Arc Express, un métro en rocade dans le Val-de-Marne, qui sera éloigné d'à peu près 7 kilomètres de Paris et qui rejoindra le RER A et le RER B. Son coût est évalué à 2 milliards d'euros. » Ce qui mécontente à peu près tous les élus de la petite couronne, Paris compris. Quand bien même ils reconnaissent tous qu'il y a un problème évident de financement, et que la région, principale collectivité contributrice au budget du Stif, a hérité d'un passif très lourd alors que l'État se désengage.

Jean-Paul Huchon vient d'être mandaté par le conseil d'administration du Stif pour rencontrer Jean-Louis Borloo. À charge pour lui de convaincre le ministre de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement du territoire de la nécessité de trouver de nouveaux financements pour les transports publics. Une fiscalité écologique sur les poids lourds et sur la voiture particulière circulant en Île-de-France ? Une taxe sur les plus-values financières et immobilières dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs ?

P. G. ■

**LA PRÉVISION
DE TRAFIC
POUR MÉTRO-
PHÉRIQUE EST
DE 1 MILLION
DE VOYAGEURS
PAR JOUR.**



LA ZONE D'IMPLANTATION DU PROJET DE ROCADE « MÉTROPHÉRIQUE »

