



Intervention sur le projet de loi relatif au « Grand Paris ».

29/09/2009

Par M. Bertrand DELANOË - Maire de Paris

Seul le prononcé fait foi

Mes chers collègues,

Le 28 août dernier, le Premier ministre m'a adressé le texte du projet de loi relatif au « Grand Paris ». Il sollicitait mon avis pour le 25 septembre. En dépit de ces délais particulièrement courts, et au-delà des premières observations que je lui ai adressées dès le 10 septembre, j'ai souhaité que notre Assemblée se saisisse de ce débat essentiel pour l'avenir de nos concitoyens.

Je l'aborde avec gravité.

Un mot, d'abord, sur la méthode. Le 29 avril dernier, au Palais de Chaillot, le Président de la République s'engageait publiquement sur deux voies. D'une part, il annonçait qu'il donnerait une suite au travail remarquable des dix équipes d'architectes retenues dans le cadre de la consultation internationale à laquelle la Ville de Paris a participé. D'autre part, il promettait de ne prendre aucune décision sur l'avenir de notre métropole, sans une véritable concertation avec les collectivités concernées. Je regrette que ce double engagement soit totalement absent du texte qui nous a été adressé. En effet, il n'est plus question, même par allusion, des travaux pourtant éclairants des architectes. Plus largement, c'est l'ambition urbaine, la vision cohérente du développement du territoire, l'identité de la cité de l'après Kyoto, voire de l'après Copenhague, qui semblent avoir purement et simplement disparu. Quant à la concertation, comment la qualifier quand les élus locaux - de gauche comme de droite - sont simplement invités à réagir à un texte qui n'a été précédé d'aucun dialogue préparatoire et a déjà été transmis au Conseil d'Etat ? Or, chacun sait bien, notamment les parlementaires qui siègent parmi nous, qu'une fois l'avis du Conseil d'Etat rendu, le Gouvernement ne peut plus modifier son texte avant de le présenter en Conseil des ministres puis de le soumettre au Parlement ... En clair, sauf à ce que le Gouvernement revoie sa méthode et son calendrier, l'avis qu'il nous a demandé de lui rendre pour la fin de ce mois restera sans portée. Et le texte sera présenté au Conseil des ministres du 7 octobre, c'est-à-dire la semaine prochaine.

Je vous le dis mes chers collègues, nous ne devons pas accepter ce procédé. Sa brutalité fait écho à une précipitation très révélatrice. Car soyons lucides : ce qui se dessine, à travers ce projet, c'est la reprise en main par l'Etat de la quasi-totalité des politiques publiques dans la métropole parisienne. Si ce projet était voté, c'est une superstructure que je qualifie de technocratique, la « société du Grand Paris », qui en deviendrait l'instrument. A ce stade, sa composition et son mode de fonctionnement restent extrêmement imprécis, mais il est un point sur lequel nous avons au moins une certitude : l'Etat y détiendrait la majorité et tous les pouvoirs de décision relèveraient de lui et de lui seul. Ainsi c'est par décret que serait défini le réseau des transports du Grand Paris. C'est par décret, aussi, que seraient établies autour des gares des « zones d'aménagement », au périmètre aujourd'hui inconnu, sur lesquelles l'Etat exercerait, sans contre-pouvoir, un droit absolu de préemption et d'expropriation en prélevant les plus-values foncières. Autant dire qu'il disposerait d'un pouvoir d'exception sans équivalent dans les autres régions françaises. Cela s'appelle tout simplement - et je pèse mes mots - une spoliation des citoyens, des acteurs économiques et des collectivités locales.

Et l'actualité récente confirme malheureusement ce constat : en effet, l'Etat est en train de priver le STIF de l'essentiel de ses prérogatives de pilotage et d'organisation du système des transports en Ile-de-France. Concrètement, le STIF dont Paris finance 30 % des contributions publiques deviendrait demain le payeur des décisions prises par l'Etat et mises en œuvre par la RATP. Pour autant, le STIF n'aurait son mot à dire ni sur le choix des infrastructures ni sur la nature des projets. Cette entreprise de démolition a commencé la semaine dernière, par le vote en catimini d'un amendement gouvernemental qui n'avait été précédé d'aucune concertation. Cet amendement, au-delà de la prolongation légitime du monopole de la RATP, prive le STIF de ses 8 à 10 milliards d'actifs et l'oblige à abandonner à la RATP son rôle de maître d'ouvrage.

C'est là encore une recentralisation, qui précède peut-être une privatisation, et qui consiste à recapitaliser la RATP aux frais des contribuables d'Ile-de-France

En somme, ce nouveau schéma de « gouvernance » compliquerait ce qu'il affirme simplifier. En effet, il est paradoxal de prétendre alléger le millefeuille territorial en y ajoutant une couche, et de substituer, au pouvoir issu du suffrage universel, une bureaucratie éloignée du terrain. Contourner les citoyens, ignorer les élus, au profit d'une nouvelle technocratie, est-ce cela la définition de l'efficacité ? Alors, rappelons-nous les résultats catastrophiques des planifications autoritaires pendant les décennies où l'Etat aménageait l'Ile-de-France ; rappelons-nous aussi le sous-financement dramatique dans le réseau de transport francilien quand l'Etat dirigeait le STIF, jusqu'en 2006.

Et cela continue ! L'Etat prétend reprendre le pouvoir mais il ne dit rien de ce qu'il est prêt à financer. Or ce qui manque aujourd'hui, pour développer la métropole parisienne, ce n'est pas un nouvel échelon administratif, mais un véritable engagement financier de l'Etat, autour de priorités que chacun identifie depuis longtemps. Cette remarque s'applique en particulier au dossier des transports. Et nous sommes bien placés pour le savoir à Paris et en Ile-de-France où l'Etat s'est spectaculairement désengagé depuis 7 ans. Un seul exemple : au cours des trois dernières années, l'Etat a décidé de financer le prolongement du tramway de Marseille, comme celui de Bordeaux, mais il a toujours refusé d'en faire de même pour celui de Paris. Au nom de quels états de services, vient-on aujourd'hui instruire un procès en matière de transports aux collectivités locales de la métropole parisienne ?

Précisément, dès 2008, la Région et je dis bien la totalité des départements ont élaboré un ambitieux plan de mobilisation afin de rattraper en dix ans, les retards accumulés lors des trente années précédentes. Douze milliards d'euros sont d'ores et déjà programmés. Et leur destination est très concrète, elle part des besoins des usagers, de leurs attentes : rénover les lignes de RER, désengorger la ligne 13 par la prolongation de la ligne 14 jusqu'à St Ouen, prolonger la ligne Eole de St Lazare à la Défense et, surtout réaliser une ligne en rocade qui s'appelle Arc Express.

A l'urgence de ce dispositif pragmatique, l'Etat répond aujourd'hui par un projet de nouvelle ligne de transport de 130 km dont les caractéristiques n'ont pas été soumises à discussion. Pourtant, ce sont bien les élus, réunis au sein de la Conférence métropolitaine, qui ont fait émerger, je dis bien un consensus en faveur d'une telle ligne de rocade. Or, le tracé proposé pour le grand 8, s'il recouvre Arc Express dans la partie la plus dense de la métropole, choisit d'espacer les stations de 5 Km, y compris en zone dense, ce qui est particulièrement incommode pour les usagers, et qui ne permet pas d'irriguer les territoires traversés. Ce nouveau réseau devra évidemment être prolongé en grande couronne où les besoins de desserte sont considérables mais, là encore, une concertation approfondie avec les élus locaux s'impose pour en définir le meilleur tracé.

Par conséquent, notre position est claire. Nous voulons avancer, sans perdre plus de temps dans la mise en œuvre de projets déjà prêts à être lancés. Et nous voulons le faire avec l'Etat. Nous lui proposons un partenariat ambitieux, loyal et respectueux de chacun. Si je peux me permettre, un partenariat qui renoue avec l'esprit des échanges qui ont précédé le discours du 29 avril dernier. Un partenariat fondé sur le contrat, et non sur le décret. Entendons-nous bien, quand je parle de contrat, je ne parle pas d'un contrat conclu sous contrainte, où l'Etat donnerait à chaque commune 12 mois pour signer à ses conditions, faute de quoi il redeviendrait libre de prendre la main et d'intervenir tout seul. Ca, ce n'est pas un contrat, c'est un ultimatum. Au contraire, pour être utile, ce partenariat doit se centrer sur l'essentiel : il porterait sur la définition et le financement des nouveaux projets d'infrastructures de transports dont notre métropole a besoin. Il passerait par la création d'une structure partenariale spécifique, qui permette à l'Etat, à Paris Métropole et au STIF d'arrêter ensemble un schéma de développement des transports – tracé, localisation des gares, modes de gestion - et de s'entendre sur son financement. Ce partenariat stratégique s'inscrirait dans une logique de co-décision et de rassemblement de financements.

Dans le même esprit, les projets d'aménagement autour des gares resteraient définis par les collectivités locales, dans un cadre contractuel à définir avec l'Etat. Et, point essentiel à nos yeux, cette démarche ne devrait absolument pas porter atteinte aux procédures de concertation et de débat public, réduites de façon inacceptable dans le projet actuel. Et tout doit se faire dans le respect du SDRIF, qu'il n'est pas question de vider de sa portée, car il est le garant indispensable de la cohérence et de la cohésion des projets d'aménagement à l'échelle régionale. C'est ainsi que l'on pourra renforcer encore le développement de la région capitale, son dynamisme, et son attractivité internationale, mais aussi, et j'y insiste, tendre vers plus de solidarité et d'équilibre au sein de notre métropole.

C'est pourquoi, je demande au Gouvernement de renoncer à cette tentation du passage en force. Je souhaite vivement que le projet de loi relatif au Grand Paris soit repris dans le cadre d'une concertation qui donne aux collectivités locales la possibilité de participer réellement à l'élaboration de son contenu. C'est d'ailleurs l'esprit des positions exprimées tant par les membres de Paris Métropole qui se sont réunis vendredi dernier que du conseil d'administration de l'association des maires d'Ile-de-France présidée par Claude Pernès, j'ajouterais du Conseil économique et social d'Ile-de-France. Et c'est le sens du vœu que je dépose, aujourd'hui, devant vous, avec trois présidents de groupes de la majorité.

Mes chers collègues,

Depuis trente ans seulement, les Parisiens ont les mêmes droits que tous les autres Français, c'est-à-dire qu'ils peuvent confier une part de leur avenir aux élus qu'ils se choisissent. C'est une conquête. Elle a été très difficile. Elle a exigé du temps et du courage. Notre devoir est de nous battre pour que cette conquête ne soit pas remise en cause.

Nous l'avons fait avant l'été sur le travail le dimanche où les parlementaires parisiens de l'UMP dont certains siègent parmi nous, n'ont pas hésité à voter une loi d'exception qui prétendait, à Paris et à Paris seulement, transférer au préfet des pouvoirs qui partout ailleurs relèvent du conseil municipal. Heureusement, le Conseil constitutionnel a censuré cette disposition.

Notre devoir aujourd'hui est de rester ferme face à cette nouvelle tentative de revenir sur les acquis de la décentralisation. Mais nous devons aussi être à la hauteur des enjeux qui sont devant nous, en proposant à l'Etat un partenariat loyal et pragmatique, respectueux des acquis de la décentralisation et des garanties démocratiques pour nos concitoyens. Telle est la condition de la justice et de l'efficacité. Pour notre part, nous y sommes prêts, nous attendons la réponse de l'Etat.