

Décembre 2010

## CADECSIF PARIS CADECS



Les Coordinations d'Associations de Développement Economique Culturel et Social de Paris et d'Île-de-France

La CADECSIF (Coordination d'Associations de Développement Economique Culturel et Social) et Paris CADECS qui en est l'échelon parisien se sont fixés comme objectif principal de concourir au regroupement des associations d'Île-de-France dans la ligne plus générale de l'organisation du monde associatif regroupé dans la CPCA. Ils peuvent prendre toutes positions générales, étudier tous dossiers concrets aboutissant à définir et à appliquer une politique en faveur de la culture et du loisir, du développement économique et social. C'est ainsi qu'ils ont organisé au Sénat une rencontre de 130 associations d'Île-de-France avec Pierre Mauroy sur les conclusions de la commission Ballardur.

### CADECSIF PARIS CADECS

c/o Territoires et Cinéma  
63, rue Daguerre - 75014 Paris  
Tél. : 01 43 20 29 29  
Fax : 01 43 20 52 55  
Mel : cadecsif@orange.fr  
pariscadecs@wanadoo.fr

### Des projets de transports, une occasion de participer

**La Région parisienne doit viser à être un espace de vie démocratique où sa population, dans toute sa diversité, peut donner son avis sur son état actuel et son devenir. Notre contribution sur ces trois projets mis en débat public ont cet objectif et se développe sur trois approches :**

#### **Un espace pour une démocratie renouvelée.**

Avant de proposer des idées pour bâtir à l'échelle d'une vaste région comme la région Île-de-France une démocratie effective et renouvelée, il faut s'interroger sur l'utilisation de nos institutions républicaines dans cette affaire.

#### **L'occasion d'un aménagement durable.**

La confrontation des trois dossiers mis en débat peut limiter celui-ci à des questions techniques de circulation sur le territoire de la région parisienne. Il faut y échapper car tout transport n'a pour objet que de répondre à la demande des personnes mises en situation d'en réclamer un. Il convient donc déjà de préciser les principes d'aménagement à appliquer sur un territoire avant de le desservir.

#### **Une utilisation économe des ressources rares.**

Le financement de tout projet, dans des conditions claires et convenables, est un élément incontournable de sa crédibilité. Or si les projets Arc Express et Eole sont soit financés, soit vont l'être, notamment par des dispositifs intéressants de cofinancement mis en place entre la Région et les départements, le projet du GP ne l'est pas.



## Un espace pour une démocratie renouvelée

IL Y A LÀ UNE INTERROGATION VÉRITABLE : il est en effet regrettable que le gouvernement de la République oublie l'organisation territoriale démocratique en vigueur en proposant pour un territoire de la République un projet qui ignore à la fois les institutions qui dirigent ce territoire et les projets de développement que celles-ci ont établis en utilisant les procédures républicaines. L'organisation territoriale française est aujourd'hui décentralisée. Aucun projet, sauf à saisir la nation toute entière pour qu'elle approuve cette exception à la règle, ne peut être imposé à un territoire, serait-ce par une forme législative utilisée uniquement pour rendre cette action discutable imparable sur le plan juridique.

Ce constat est l'occasion pour nous de souligner dans ce débat public l'importance des bonnes voies d'un fonctionnement démocratique sur un territoire. Ce projet était en effet une magnifique occasion de rechercher comment, sur un territoire aussi vaste et divers que la région Île-de-France, ses citoyens peuvent, à chaque niveau de ce territoire, intervenir et débattre avec les responsables politiques, après avoir été convenablement informés des questions posées, du contexte dans lequel elles doivent être traitées et des solutions que les experts consultés ont pu proposer. C'est ce qui aurait dû précéder les débats auxquels nous sommes invités aujourd'hui.

Certes, pour ce qui concerne le projet du Grand Paris, il y eut une bonne idée, celle de la demande à des cabinets d'architecte de « faire un diagnostic prospectif, urbanistique et paysager du Grand Paris » et de proposer des idées pour structurer ce projet. Le travail présenté publiquement par ces dix cabinets fut tout à

fait intéressant. Mais il aurait fallu ensuite confronter ces travaux entre eux, mettre en lumière leurs éléments forts communs, discuter de leurs propositions plus particulières pour les affiner ou les rejeter.

Et il aurait fallu ensuite donner à ces cabinets, sans doute réunis dans de nouvelles équipes, les moyens financiers de reprendre leurs travaux pour développer alors les projets stratégiques qui auraient été ensuite discutés avec la population parisienne. Rien de tout cela n'a été fait et tout est oublié, sauf à créer deux organes, l'Atelier International du Grand Paris et un Conseil scientifique.

Or une telle attitude est incompréhensible alors qu'aujourd'hui cette participation de la population est facilitée par beaucoup de nouveaux outils. Le deuxième exemple peut en être celui du présent débat public. Certes il a été bâti selon toutes les règles et l'intelligence des responsables et des experts mandatés. Mais comment la population, si diverse et si différemment implantée, de cette grande région Île-de-France a-t-elle, va-t-elle, effectivement participer à ces débats ? Est-ce vraiment dans des formes qui lui donnent les informations dans le langage qui est le sien pour qu'elle puisse souligner des éléments à creuser, bâtir des demandes ou des avis construits ?

Car autrement ce débat public risque d'être de fait réservé à l'élite - professionnelle, culturelle, sociale, associative - de la Région.

Et pour conclure sur ce deuxième exemple il est clair que compte tenu de la complexité de ces trois débats lancés en parallèle, il sera indispensable de prévoir une nouvelle concertation/débat public sur le projet réel qui sortira de ces débats-ci.



## L'occasion d'un aménagement durable

La région parisienne a été marquée par une organisation territoriale volontariste qui a lancé il y a un demi siècle cinq villes nouvelles qui devaient créer le développement harmonieux des activités et des populations. Ces villes sont aujourd'hui dans le paysage. Beaucoup d'autres villages ou petites villes sont devenus de vraies villes et l'étalement urbain qui s'en est suivi est aujourd'hui source de nuisances pour les personnes et de coût financier et écologique pour tous. La ville centrale s'est elle aussi transformée.

Un Paris Métropole est né. Comment continuer à aménager tout cela avec tous ceux-ci ? C'est vers la collectivité qui en a la responsabilité qu'il faut se tourner. C'est donc les projets de réparation, de reconstruction et d'aménagement de la Région Île-de-France qu'il faut prendre en compte dès lors qu'ils remettent les lieux d'habitation à l'échelle humaine, en utilisant l'espace au mieux. Pour faire court : plus de barres d'immeubles sans fin, plus de collection de maisons individuelles, mais du collectif dans un espace dense et agréable à vivre dans une dimension de proximité, avec de l'espace libre ou vert proche pour plus d'activités sportives ou conviviales. Tout cela constituera ainsi des unités de vie où la démocratie sera imaginable et exercée réellement.

Il faut resserrer le tissu proche du centre de Paris grâce à cette bonne coopération intercommunale que doit apporter Paris-Métropole, et il faut privilégier dans les espaces plus lointains les nœuds urbains en constitution ou déjà un peu développés. Tout cela pour y construire les logements manquants nécessaires (60 à 70.000 par an) pour accueillir convenablement la population actuelle et celle qui viendra. Et aussi pour

y prévoir les éléments d'une politique culturelle régionale, indispensable à une vraie construction du lien social avec les équipements nécessaires reliés à cet aménagement de proximité et aussi des équipements plus importants sur ces nœuds urbains.

Partant de cet objectif d'aménagement, il convient en matière de transport de bâtir en première priorité une desserte de proximité reposant sur des inter stations courtes et nombreuses.

Pour réparer et recoller avant d'imaginer de nouveaux pôles de compétitivités économiques ou intellectuels, la priorité est donc de remplir le programme transport du SDRIF, seul projet déjà élaboré, discuté et voté et qui répond aux urgences : la saturation des lignes de transport existantes et la mise en place d'un polycentrisme hiérarchisé dans le réseau francilien, avec les projets en cours de prolongement de lignes de métro, et ceux de modernisation du RER. Pour Eole il faut une étude et évaluation complète d'une alternative avec l'utilisation maximum des sillons ferroviaires disponibles sur ce trajet et un minimum de tunnel dont le coût est prohibitif.

En deuxième lieu, après, idéalement, le retour du deuxième travail des cabinets d'architectes proposé ci-dessus, il faut examiner ce que le projet RTGP apporte en plus dans la perspective d'aménagement durable citée ci-dessus, pour bâtir un projet à moyen terme décalé par rapport au premier. Il est en effet clair qu'il y a une non pertinence absolue à imaginer un quasi 2<sup>e</sup> réseau desservant des zones privilégiées, aujourd'hui à peine existantes, qui serait ainsi superposé, en quasi indépendance, à un réseau existant qui risque alors d'être implicitement délaissé.



## Une utilisation économe de ressources rares

Le financement des projets Arc Express et Eole est prévu, mais, celui du GP ne l'est pas. Pour couvrir une partie de ce financement inexistant, l'État compte d'une part sur les retombées fiscales de l'opération de spéculation immobilière qu'il va organiser lui-même autour des gares, ce qui est difficile à concilier avec l'éthique républicaine, et d'autre part sur des simplifications, par voie législative ou réglementaire, de diverses taxes, ce qui est tout aussi éloigné de cette même éthique qui veut l'égalité de tous les citoyens et collectivités publiques devant la loi. Or l'urgence commande la mise en œuvre d'une politique foncière active et de grande ampleur au niveau de la Région. En commençant par l'unification des agences foncières existantes pour qu'elles soient toutes au service d'une planification stratégique au niveau de la Région. Pour en venir aux coûts de ces projets, problème bien trop rapidement évoqué dans les documents remis, on est en face de montants très importants,

entre 21 et 28 milliards pour le GP, 11 milliards pour l'Arc Express auxquels il faut évidemment ajouter les frais de fonctionnement de ces créations/extensions qui devront être prises en charge par la Région. Pour valider une certaine crédibilité de la faisabilité financière de ces projets, il faudrait sans doute s'inspirer des réflexions de la mission Carrez qui donne des idées pour couvrir sur la période 2010/2015 l'enveloppe d'investissement de 24 milliards et celle du fonctionnement de 43 milliards : augmentation du versement transport, des tarifs des transports collectifs, taxation de l'usage des voitures particulières spécialement en zones centrales, relèvement des ressources fiscales assises sur les bureaux, commerce et locaux de stockage, mise en place d'une taxe spéciale d'équipement additionnelle et augmentation de la taxe de séjour. Ce financement devra être retravaillé avec la présentation du projet en deux phases esquissées ici.



## CONCLUSION

Ces débats seront peut-être l'occasion de mettre fin aux dynamiques de séparation entre ville et transports qui ont marqué la conception des réseaux de transport durant ces 50 dernières années et d'adopter l'approche commune des 10 cabinets qui ont concouru sur une conception intégrée, urbaine et humaine des espaces publics de la mobilité. Le déplacement ne doit plus être considéré comme une nuisance entrant inéluctablement en conflit avec les espaces traversés. L'aérien doit devenir un levier

reconnu pour imaginer des formes urbaines contemporaines, car l'espace du transport souterrain anxigène enferme l'usager sous la ville : il se déplace mais ne voyage pas. Et la ville meurt. D'autant que cette bonne approche durable est financièrement plus adaptée aux ressources rares : un souterrain coûte 3 fois plus cher que la tranchée ouverte ou l'aérien qui peut être utilisé sur les grands axes routiers existants d'une belle manière comme l'a fait la ville de Curitiba au Brésil.