© johnny007pan/Fotolia.com

Dossier réalisé par Clément Mellin & Jean-Jacques Perot

# Quel visage pour l'Île-de-France de demain ?

**Alors que la création de la Métropole du Grand Paris est désormais actée, bien malin celui qui aurait une vision claire de ce que sera l'Île-de-France de demain. Le point sur les grands changements qui attendent notre région.**

Le Sénat vient d'adopter d'une courte majorité le projet de loi de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles. Le Grand Paris a, on s'en doute, focalisé les débats les plus vifs. Quel sera le visage de ce nouvel Établissement public de coopération intercommunal (EPCI) à fiscalité propre qui verra le jour en 2016 ?

Sous réserve de l'adoption définitive de la loi par l'Assemblée nationale, qui peut encore réserver quelques changements, esquissons les contours de cette nouvelle collectivité. Un conseil de la métropole réunira la ville de Paris et les 124 communes des Hauts-de-Seine, de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, soit une population de 6,5 millions d'habitants. Les conseillers métropolitains seront désignés par les communes en fonction de l'importance de leur population.

## Grand Paris et Île-de-France

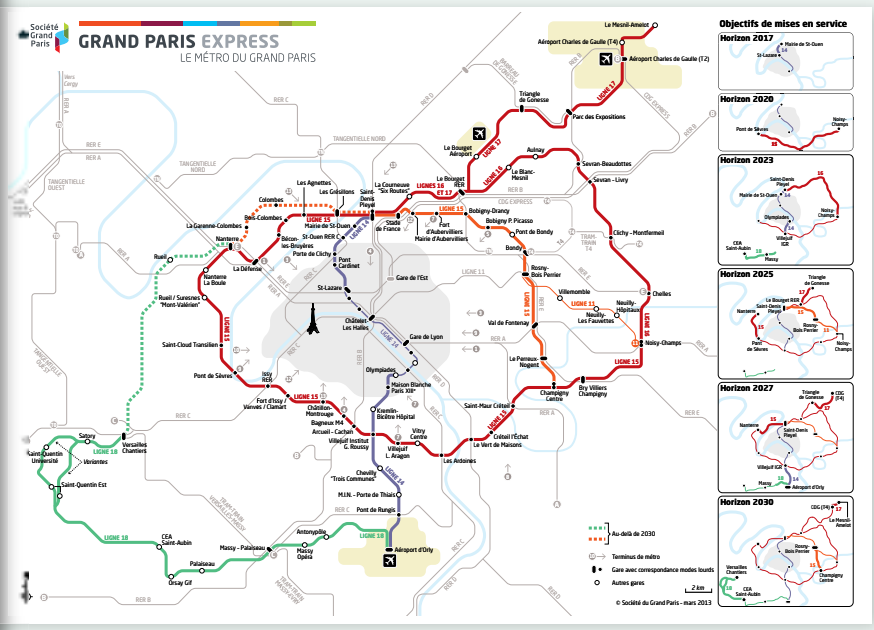
La Métropole du Grand Paris (MGP) regroupera des territoires comptant chacun au moins 200 000 habitants, et ce avant le 31 décembre 2015. Pour autant, elle ne recouvre pas toute la région. En 2016, ce sont des territoires entiers de la moyenne et de la grande couronne de l'Île-de-France, soit près de la moitié de la population, qui ne seront pas concernés par les projets de la MGP. Cela soulève une interrogation sur le devenir de ces territoires, même si des communes pourront rejoindre la métropole sous conditions. Pour certains d'entre eux, comme Saclay ou Saint-Quentin-en-Yvelines, qui ont su se développer autour de pôles économiques d'excellence et de bassins de vie attractifs, l'inquiétude n'est pas de mise. Ce n'est en revanche pas le cas pour une grande partie des communes situées en zones péri-urbaines et rurales.

### LE GRAND PARIS EN DATES

- **Septembre 2007** : lancement d'une consultation internationale d'architectes pour dessiner les contours de la métropole.
- **Juin 2009** : naissance de Paris Métropole regroupant 203 collectivités locales.
- **Juin 2010** : loi sur le Grand Paris qui définit le réseau du grand métro et crée la Société du Grand Paris.
- **Janvier 2011** : accord entre l'État et la Région Île-de-France sur le futur métro du Grand Paris.
- **Octobre 2013** : adoption par le Sénat du projet de loi prévoyant la création de la Métropole du Grand Paris, avant son examen par l'Assemblée nationale.

## Une gouvernance partagée

La création de la Métropole du Grand Paris est l'aboutissement d'un long processus engagé depuis 2007. Elle est issue d'une réflexion menée sur le développement de la région capitale par le gouvernement d'alors avec la Région Île-de-France et les élus locaux via le syndicat mixte de Paris métropole. Ces projets se sont heurtés, parfois violemment. L'objectif est de faire de la MGP un territoire plus solidaire et attractif. L'Établissement public exercera en lieu et place des communes ses compétences dans quatre domaines : aménagement de l'espace (schémas de cohérence territoriale), politique locale de l'habitat (programme local de l'habitat), protection et mise valeur de l'environnement et politique du cadre de vie (plan climat énergie), politique de la ville (insertion économique et sociale). Les communes auront la compétence sur les services de proximité (par exemple, les cantines scolaires). Quant à la Région, elle continuera de porter la vision stratégique de l'Île-de-France avec le Schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif) et conservera entre autres la compétence transport. Le rôle du Syndicat des Transports d'Île-de-France se voit renforcé comme organisateur des transports, en collaboration avec la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage du Grand Paris Express. La MGP devra élaborer un plan climat énergie territorial en cohérence avec les objectifs nationaux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'efficacité énergétique et de production d'énergie renouvelable.




## Transports : cap sur 2030 !

Après plusieurs années de débats quant à son tracé et son financement, le Grand Paris Express (GPE) est enfin sur les rails ! 200 km de lignes de transport automatique en rocade autour de Paris, dont la mise en service s'échelonnera entre 2017 et 2030 (et non plus 2025...) et 72 gares intermodales seront créées. Côté financement, le GPE coûtera 24,5 milliards d'euros, auxquels s'ajoutent les sept milliards d'euros du plan de mobilisation des transports, prévoyant la modernisation et le renforcement du réseau existant sur la période 2013-2017. Soit au total, 31,5 milliards d'euros... Le projet global a par ailleurs été rebaptisé « Nouveau Grand Paris »,

## TRANSPORTS : LES CHIFFRES CLÉS

- **8,5 millions** de voyageurs empruntent quotidiennement les transports en commun en Île-de-France.
- **21 %**, c'est l'augmentation du trafic dans la région depuis 10 ans.
- **70 %** des déplacements franciliens quotidiens s'effectuent de banlieue à banlieue.
- **2 km**, c'est la distance qu'auront à parcourir 90 % des Franciliens pour se rendre à une gare une fois le Nouveau Grand Paris achevé.
- **75 %** des nouvelles gares seront multimodales, c'est-à-dire connectées à d'autres modes de transports en commun : Transilien, RER, métro ou tram.
- **15 000**, c'est le nombre d'emplois que devraient créer chaque année les chantiers du Nouveau Grand Paris.

INTERVIEW

***Daniel Francesconi est secrétaire général du Comité régional des transports et de l'équipement d'Île-de-France CFDT (CRTE). Il évoque le rôle majeur des transports dans le projet.***

**« Le CRTE a suivi avec attention toutes les étapes du projet de réseau de transport du Grand Paris Express. À nos yeux, le transport est la pierre angulaire du développement économique de l'Île-de-France, mais également un facteur essentiel de cohésion sociale entre les différents territoires. Or notre inquiétude actuelle est que les dessertes privilégient les déplacements d'affaires au détriment des déplacements du quotidien, qu'ils soient trajets domicile/travail ou de loisirs (ces derniers représentent 55 % des trajets effectués en Île-de-France). Un exemple : la ligne B du RER qui relie l'aéroport de Roissy à Paris ne répond pas suffisamment aux besoins de la population locale, favorisant les « usagers d'affaires ». Par ailleurs, la grande couronne de l'Île-de-France est la grande oubliée du Grand Paris Express, il est indispensable de développer des points de rabattement multimodaux qui permettent de limiter l'usage de la voiture pour les salariés contraints pour des raisons financières de s'éloigner du cœur de la région. »** ❑

intégrant le plan de mobilisation des transports et le GPE.

La ligne 15, boucle d'environ 75 km parcourant la petite et moyenne couronne, fera appel à un métro souterrain de grande capacité (de type parisien), pouvant transporter jusqu'à 300 000 voyageurs par jour. Les rocades 16 (à l'est), 17 (au nord-est) et 18 (au sud-ouest) seront des métros légers sur pneu ou aérien et autres tram-trains.

Concernant la modernisation et l'extension du réseau, 42 projets, dont 30 déjà lancés, ont été confirmés : prolongement du RER E à l'ouest jusqu'à La Défense, des lignes de métro 4 jusqu'à Bagneux, 11 jusqu'à Rosny-Bois Perrier, puis Noisy-Champs si l'option se confirme, 12 jusqu'à Mairie d'Aubervilliers et 14 jusqu'à Orly au sud et Saint-Denis Pleyel au nord. La création de bus à haut niveau de service et de tramways, la modernisation des RER et des Transiliens ont également été actées. Enfin, le projet de liaison directe (en 20 minutes) entre l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et la gare de l'Est verra également le jour.

## Logement et territoire

C'est l'un des volets phares du Grand Paris, même s'il a longtemps été en retrait par rapport au dossier transports (duquel il dépend largement). La loi de 2010 porte un objectif ambitieux de 70 000 constructions nouvelles par an (dont 30 % de logements sociaux), contre moins de 40 000 aujourd'hui. Dans le détail, 35 000 sont prévues pour répondre aux besoins de la population actuelle, 25 000 pour ceux des populations nouvelles et 15 000 pour l'attractivité croissante du Nouveau Grand Paris.

Sur le volet logement, les choses ont bougé ces dernières semaines avec le vote par l'Assemblée nationale puis le Sénat de la « petite loi » sur l'affirmation des Métropoles. La MGP a ainsi été désignée pour piloter une grande partie des opérations d'aménagement urbain, dont la politique de l'habitat et les schémas d'actions en faveur du logement social et de réhabilitation et de résorption de l'habitat insalubre.

Elle pourra obtenir de l'État qu'il mette à sa disposition les établissements publics d'aménagement ou qu'il lui délègue certains pouvoirs en matière de logement et d'hébergement : aides à la pierre, Droit au logement opposable (DALO), réquisitions, attributions des contingents préfectoraux de logements sociaux et gestion des politiques de SDF.

Mais où se construiront ces logements ? Le Ministère de l'égalité des territoires et du logement estime à 200 km² l'offre de terrains disponibles. Plusieurs territoires – principalement ceux situés aux abords des futures gares du Grand Paris Express - ont été ciblés comme prioritaires. Pour aménager ces zones, les communes et intercom-

munalités peuvent signer avec l'État des contrats de développement territorial (CDT). À eux seuls, les CDT devraient représenter la moitié des nouveaux logements – soit près de 35 000 - qui sortiront de terre en Île-de-France. Ces logements devraient s'entourer de services, commerces et activités culturelles.

## Développement durable et emploi

La MGP doit devenir un véritable poumon économique, tournée vers un autre modèle de développement plus soutenable, plus solidaire pour ses territoires et ses habitants. L'effet conjugué du nouveau réseau de transport du Grand Paris Express, de la construction de logements sur fond de transition énergétique, devrait contribuer à réduire les inégalités territoriales, mais également favoriser l'emploi en développant des nouvelles filières d'activités, principalement celles de l'économie verte. Le gouvernement table sur 250 000 emplois créés à l'horizon 2030, dont 50 000 avec le plan transports et près de 13 000 dans le secteur du bâtiment d'ici 2017.

## La région que nous voulons

Pour la CFDT Île-de-France, l'aménagement du territoire n'est pas qu'un problème de transport. Notre vision intègre la mobilité professionnelle, l'emploi, le logement, les équipements de service et de proximité afin d'allier développement économique et durable, attractivité résidentielle, et bien-être personnel.

En ce qui concerne les transports, l'Union régionale regrette que certaines zones soient peu ou pas desservies, en particulier en moyenne et grande couronne. Elle milite pour une réduction des temps de trajets domicile-travail des salariés. « *Cela implique un aménagement du territoire polycentré* », avance Lahouari Boubekeur, secrétaire régional en charge du dossier. « *Nous souhaitons que Paris s'entoure d'agglomérations fortes, avec des bassins de populations compris entre 500 000 et 700 000 habitants. Pour cela, il est nécessaire de développer dans ces villes des services de proximité, commerces, lieux de vie et de culture etc.* ».

En matière de logement et d'habitat, la CFDT Île-de-France entend lutter contre l'étalement urbain. Et défend « *une densification raisonnée, avec le développement de lotissements sur quatre, cinq voire six étages* », comme le résume Lahouari. Concernant les logements annoncés aux abords des gares nouvelles, le secrétaire régional met aussi en garde contre les risques de spéculation. « *L'objectif de 70 000 constructions par an, c'est très bien. Mais il faudra veiller à ce que ces logements soient accessibles pour tous* ».

## Pédagogie

Nul doute qu'il faudra beaucoup de pédagogie pour expliquer aux citoyens cette nouvelle donne, d'autant plus qu'ils ne seront pas consultés pour l'élection des conseillers territoriaux et métropolitains et que le projet est loin de faire l'unanimité parmi les élus locaux. En outre, la place des acteurs économiques et sociaux, de la société civile, est peu affirmée.

Si aujourd'hui au travers des conseils de développement présents dans chaque agglomération, les partenaires sociaux et les associations ont un droit d'expression, le projet de loi ne prévoit plus qu'un seul conseil de développement placé auprès de la Métropole du Grand Paris qui comprendrait les partenaires économiques, sociaux et culturels. Avec l'avènement de la MGP, c'est également la dissolution des Communautés d'Agglomération de la petite couronne qui est prononcée, et qui suscite l'inquiétude des élus locaux et des agents. La construction du nouveau visage de Paris est en marche, mais celui de l'Île-de-France reste à bâtir. ❑

INTERVIEW

***La parole à Daniel Mougin, secrétaire général d'Interco CFDT de Seine-Saint-Denis.***

**« Les communautés d'agglomération sont un échelon territorial pertinent pour organiser des services communautaires qu'ils soient culturels, sportifs ou autres. Elles permettent de développer une solidarité entre communes riches et pauvres. Qu'adviendra-t-il demain de services qui ne seront pas repris par la Métropole du Grand Paris ? Il est à craindre que certaines communes n'auront plus les moyens de maintenir le même niveau de prestations. Que deviendront les agents communautaires ? Quelle garantie ont-ils de continuer à exercer leurs fonctions avec la même qualité de service, les mêmes conditions de travail ? Si le projet de loi va dans le bon sens, il y a nécessité de l'améliorer pour lever ces inquiétudes. ❑ »**