

LE POINT DE VUE DE **MANUEL VALLS ET OLIVIER GALIANA**

Un nouveau développement pour l'Ile-de-France

Forte de ses 12 millions d'habitants et de son énorme potentiel économique, avec le cinquième du PIB français, la région Ile-de-France est devenue la principale porte d'entrée sur le continent européen. Cette attractivité est aujourd'hui menacée par la situation sociale explosive de la banlieue, la ségrégation sociale et territoriale qui fait vaciller notre modèle de développement. Les images véhiculées par les médias ne sont certes pas toujours la réalité constatée et, dans de nombreuses villes, les efforts importants de la collectivité publique ont facilité l'intégration de quartiers populaires précédemment à l'abandon. Il est néanmoins plus que temps de s'interroger sur la validité des choix faits ces douze dernières années en matière d'aménagement du territoire régional.

L'organisation polycentrique autour de l'agglomération parisienne initiée en 1965 par Paul Delouvrier avait sa pertinence à l'époque, car il importait alors d'agir sur une urbanisation rapide et désordonnée de l'Ile-de-France, fruit attendu de la croissance économique des Trente Glorieuses. Mais cette volonté politique forte de maîtriser l'étalement urbain a eu comme principal inconvénient d'ignorer les dysfonctionnements du cœur de l'agglomération, résultat d'un compromis funeste entre les formations politiques dominantes du moment.

Aujourd'hui, plus de quarante ans après cette grande époque de l'Etat providence, d'une action publique puissante, ultime avatar d'un jacobinisme prospère et bâtisseur, le bilan est loin d'être concluant. Bien sûr, on peut toujours accuser la

décentralisation d'avoir complexifié les processus de décision en matière d'urbanisme, fragmenté l'action publique et les stratégies d'aménagement urbain. Tout cela n'est que partiellement vérifié et juste. On peut condamner l'inaction des élus de droite à Paris et à sa périphérie en matière de logement tandis qu'à gauche d'autres ont encouragé la réalisation de grands ensembles au nom d'un commu-

Nous avons l'impression d'être spectateurs d'une opposition absurde entre la région et l'Etat et parfois entre élus locaux pour des motifs obscurs.

nisme municipal en voie d'effacement. Encore faut-il avouer que les socialistes lorsqu'ils sont en responsabilité ne sont pas exempts de reproches. Car la politique de la ville, de l'appel de Banlieues 89 à la création de l'Anru (Agence nationale pour la rénovation urbaine), reste encore à inventer.

Tant qu'il n'y aura pas un programme global d'actions pour les banlieues, une mobilisation spectaculaire de moyens concentrés sur ces villes ou ces quartiers, une vraie hiérarchie des normes encadrant le principe de libre administration des collectivités locales en matière d'aménagement et d'urbanisme, et une clarification des compétences entre les différents échelons territoriaux, il sera difficile d'agir efficacement. Ou bien l'Etat exerce avec courage et impartialité cette responsabilité et joue donc son rôle de

garant de l'intérêt général et de la solidarité sociale et territoriale, ou il faut aller plus loin dans la décentralisation et confier à la région à titre expérimental un pouvoir réglementaire lui permettant d'imposer ses choix d'aménagement et ses priorités. Cette seconde option n'interdit pas en parallèle d'améliorer la gouvernance de l'agglomération parisienne par la constitution d'une grande communauté urbaine aux compétences élargies en matière de gestion des services collectifs et d'équipements publics. Ce débat est mal posé jusqu'à présent car nous avons l'impression d'être spectateurs d'une opposition absurde entre la région et l'Etat et parfois entre élus locaux pour des motifs obscurs.

Prenons la question des transports. Les retards d'investissements accumulés dans ce domaine depuis vingt-cinq ans sont si criants qu'il s'agit maintenant de changer d'échelle et de doubler le rythme des investissements au cours des dix prochaines années si nous voulons avoir une vraie démarche de développement durable anticipant la crise énergétique qui nous attend.

Pour répondre aux besoins, il faudra mobiliser d'énormes moyens budgétaires et sans doute créer de nouvelles ressources fiscales. Les solutions sont connues, elles nécessitent un effort de conviction et un discours de vérité. D'abord, il faut que l'Etat dégage les ressources budgétaires suffisantes pour honorer ses engagements et les prolonger dans le temps, notamment pour la modernisation du matériel roulant, la qualité de service des lignes RER

aujourd'hui saturées et un renforcement de l'offre sur le réseau de la SNCF. Ensuite, il est indispensable de générer des ressources nouvelles par le biais d'un déplaçonnement du versement transport, taxer raisonnablement les plus-values foncières et immobilières liées à la réalisation d'infrastructures nouvelles de transport, augmenter les recettes commerciales par une refonte de la tarification. Enfin, il faut étudier objectivement la mise en place d'un péage urbain comme l'ont fait de nombreuses capitales européennes. Nous préférons une régulation par la tarification à une régulation par la congestion qui entrave la compétitivité de notre territoire, et financer de la sorte l'amélioration des conditions de déplacement par les transports publics. La place exorbitante de la voiture dans notre vie citadine est posée, elle est devenue pour beaucoup un véritable lieu de travail du fait des difficultés de circulation. La réduction de son usage est un impératif écologique, mais il est préférable de le faire en considérant que cela a un prix. Il n'y a plus d'obstacles technologiques, comme les exemples de Stockholm ou de Singapour peuvent le démontrer. Nous proposons d'engager un grand débat participatif sur ce sujet brûlant et de le conclure par un référendum auprès de la population. Les citoyens sont des citoyens éclairés, ils peuvent comprendre ce qui justifie de telles mesures. C'est le sens de cette contribution argumentée. Réagissez !

MANUEL VALLS est
député-maire d'Evry (PS),
OLIVIER GALIANA est conseiller
régional d'Ile-de-France (PS).