

Le Pari(s) de l'Égalité



Congrès du parti socialiste du 5, 6 et 7 juin 2015

Pour une Métropole du Grand Paris forte et solidaire

Le grand débat entre le Gouvernement, les parlementaires et les élus locaux aboutira, quelles que soient les divergences, à la naissance d'une nouvelle institution qu'est la Métropole du Grand Paris. Elle devrait alors être dotée d'une fiscalité propre, d'un nouveau mode de gouvernance. Elle verra ses enjeux et ses contours définis. Les citoyens métropolitains devront alors désigner démocratiquement leurs représentants.

Cependant, l'agrégation des territoires définie par la loi ne composera pas automatiquement une entité plus grande, d'autant que ceux-ci sont aussi différents que Paris, La Seine-Saint-Denis ou les Hauts-de-Seine. C'est pourquoi nous devons nous interroger sur la façon dont, par exemple, un habitant de Paris, de Villepinte et Clamart se reconnaissent comme vivant dans une même métropole. **Pour y arriver, nous devons gommer les frontières et avant tout ouvrir Paris aux départements limitrophes.**

Pour cela, nous proposons, sous la bannière du Pari(s) de l'Égalité, un projet politique commun, visant à renforcer une métropole **dynamique, écologique et solidaire**. Un projet dans l'intérêt des habitants de Paris et de sa banlieue, dans l'intérêt des métropolitains.

Casser la barrière virtuelle du périphérique

La ville de Paris, s'est régulièrement agrandie depuis son centre en incorporant les territoires limitrophes. Or depuis une quarantaine d'années et la construction du boulevard périphérique, il semble que nous ayons tous intégré qu'« au delà du périph' rien n'est possible ». Nous ne pouvons garder cet état d'esprit si nous voulons une véritable métropole répondant aux attentes de tous. Il existe néanmoins des initiatives, volontaires ou non qui ont commencé à casser cette barrière virtuelle. La Porte des Lilas s'est rapprochée de la Seine-Saint-Denis grâce à la couverture du périphérique, il en est de même Porte de Vanves pour la banlieue sud. A l'appel du syndicat mixte d'étude « Paris Métropole », l'« alliance Ourcq en mouvement » a entamé des travaux qui ont d'une part réussi à rapprocher les élus et d'autre part les a incités à réfléchir sur un aménagement commun de Paris à la banlieue (réflexion sur le Canal de l'Ourcq par Paris et les communes traversées par celui-ci).

Malgré cela, d'autres initiatives d'ambitions métropolitaines, voire nationales restent enfermées dans le périmètre défini par les contours du périphérique. Aussi, plusieurs ministères ont du quitter le centre de Paris pour des arrondissements périphériques pouvant accueillir leurs services dans de bonnes conditions. Ainsi ; depuis plus de dix ans, le Ministère de la Jeunesse et des Sports se retrouve à la limite du périphérique dans le 13^{ème} arrondissement et le Ministère de la Défense devra s'installer dans le 15^{ème} arrondissement aux abords de périphérique.

Quelles barrières ont empêché ces administrations de franchir le périphérique pour s'installer dans le Val de marne, les Hauts-de-Seine ou la Seine-Saint-Denis ?

Le Stade de France accueillant les rencontres majeures du sport international est quant à lui situé sur le territoire de la Seine-Saint-Denis. Prévu pour la Coupe du Monde de football, siège de la finale, il a vu depuis 1998 se développer aux alentours, commerces, administrations et sociétés.

A l'image de ce site, nous devons favoriser **l'installation de centres de décisions et d'attractions économiques et culturelles en banlieue pour que tous intègrent la « Métropole Capitale »**. Cette décision aura pour effet d'élargir un centre névralgique jusqu'ici essentiellement parisien, mais aussi de développer des quartiers jusqu'ici oubliés.

Il reste à bâtir de nombreuses passerelles pour unifier Paris et sa banlieue dans une métropole quasi inexistante dans nos esprits ; ne pas privilégier Paris aux autres communes, refuser toute méfiance préconçue de la banlieue. La croissance naturelle de Paris doit reprendre son cours, avec les départements limitrophes sans pour autant les absorber.

Développer l'attractivité économique de la Métropole du Grand Paris, c'est développer l'emploi

Le territoire de la métropole est la locomotive économique de la France et c'est aussi une des régions les plus productives et attractives d'Europe. Son dynamisme doit être développé en même temps que sa capacité à résorber durablement ses difficultés sociales, urbaines et environnementales.

De la même manière que les enjeux de mobilité et les enjeux liés à la culture, l'enjeu du développement économique ne peut plus se penser dans un « intra muros » confiné entre Paris et La Défense.

Les sièges des entreprises, y compris multinationales, banques et assurances aussi bien que groupes de médias, choisissent maintenant la proche banlieue tout simplement parce qu'ils y trouvent des réponses à leurs besoins de développement. Bien sûr, la liaison avec Paris et les grandes infrastructures telles que les aéroports (Roissy, Orly, Le Bourget) reste essentielle. La Métropole du Grand Paris sera donc forte et solidaire si elle se développe comme un réseau.

Dans la mesure où l'action des collectivités pour l'emploi ne consiste pas tant à le créer directement qu'à optimiser les stratégies qui les rendent attractives pour les employeurs, il s'agit plutôt de mutualiser et d'articuler les atouts dans le respect des spécificités de chaque territoire : coût du foncier, proximité à des centres de recherche, niveau de qualification du bassin de population, desserte par les transports, qualité des services environnants.

La métropole doit conforter ou créer des grands pôles de régénération urbaine (à l'image de Saint-Denis Pleyel ou l'île Seguin, ou PSA Aulnay...) en s'appuyant sur des investisseurs privés nationaux, voire internationaux, pour y créer les conditions effectives de nouvelles attractivités économiques.

Voici quelques pistes de développement économique pour une métropole forte et solidaire :

- maintenir des activités industrielles et développer des projets (par exemple : nouer des partenariats avec des industriels pour développer les scooters hybrides / électriques). ;
- développer le tissu des PME/PMI, en les aidant à avoir accès à la commande publique, les aider à se constituer en réseau (formation, information, forums, mutualisation d'expérience...);
- intégrer de la logistique en Ville (les plateformes, la multi-modalité, les nouvelles voies de circulation...) : exemples de Chapelle Internationale et du MIN de Rungis ;
- développer et faire connaître l'économie sociale et solidaire ;
- construire un grand plan d'innovation pour accélérer le développement des FabsLabs, des incubateurs, des espaces de travail partagés et ainsi faciliter la création de start-ups ;
- créer une "**marque Grand Paris**" visible et facilement identifiable pour les acteurs économiques (tourisme, investisseurs étrangers, entrepreneurs du Grand Paris).

Dans ce dernier objectif de créer une marque Grand Paris identifiable à la fois à l'international et pour ses habitants, il nous apparaît nécessaire de soutenir de toutes nos forces la candidature du Grand Paris à l'**exposition universelle de 2025**, pourra constituer le "grand projet métropolitain" susceptible de fédérer les énergies du Grand Paris.

Sur un autre plan, le commerce de proximité doit être soutenu et, le cas échéant, protégé des dérives spéculatives des locaux commerciaux et de l'appétit insatiable des grandes enseignes de la distribution. De nouveaux outils de régulation publique à l'échelle de la métropole doivent être mobilisés pour garantir une offre commerciale durable, diversifiée et de qualité aux habitants de nos quartiers en difficulté, en partant des expériences réussies dans ce domaine. Le monde de la « boutique » ne s'est jamais vraiment senti aimé par la gauche. Pourtant, parce que nous voulons que ce tissu économique contribue à la cohésion sociale et à la qualité de vie dans les quartiers et aussi parce que nous voulons que ce gisement d'emplois ne se tarisse pas, nous devons affirmer le souci que nous en avons.

Développer une offre culturelle métropolitaine

L'ambition de la Métropole du Grand Paris étant de gommer les inégalités (sociales, territoriales ...), il convient de s'interroger sur la réalité d'une **égalité d'offre culturelle** sur le territoire métropolitain, car en effet il existe une fracture entre Paris et sa banlieue. Afin d'éviter toutes caricatures et préjugés, la diversification de **l'offre culturelle est un point essentiel dans la construction de la Métropole**.

Aujourd'hui, deux réalisations d'ambition s'entrechoquent par leur implantation : d'une part, nous venons d'inaugurer un lieu offrant pour tous concert et enseignement musical, la « Philharmonie de Paris ». Ce lieu de rencontre à vocation pédagogique ne désemplit pas depuis son inauguration. Cependant, encore une fois, il est situé aux abords du périphérique. D'autre part, Saint-Denis accueille la « Cité du cinéma ». Profitant d'une réhabilitation immobilière, cette cité mêlant studios, auditorium et expositions est unique en France. Elle offrir au quartier un nouveau centre d'intérêt et saura attirer les Parisiens hors des murs.

Les passerelles entre Paris et sa banlieue doivent être aussi culturelles. Conscients de l'intérêt historique et culturel du centre parisien, nous devons nous efforcer d'harmoniser l'offre culturelle sur le territoire. Pour cela, nous devons multiplier les initiatives innovantes comme la « Cité du cinéma ». **Alors, pourquoi, ne pas créer de façon permanente un musée de l'informatique**, garant de l'histoire récente de la technologie faisant la transition entre le 20^e et 21^e siècle ? Fermée depuis 4 ans ce musée mériterait un endroit permanent.

Paris rayonne par sa culture, la Métropole-Capitale doit être le nouveau phare de l'exception culturelle française.

Une mobilité pour tous à l'échelle métropolitaine

Les habitants de la métropole, notamment ceux qui sont éloignés du cœur parisien, éprouvent tous les jours que leurs besoins de mobilité sont à la fois coûteux en temps et en argent. Et la crise le fait plus durement ressentir aux plus fragiles. Les déplacements sont pourtant nécessaires à la vie professionnelle ou à la recherche d'emploi. Ils sont aussi facilitateurs des relations sociales et de l'accès aux équipements culturels. Ainsi, aussi bien comme forme de liberté que comme possible facteur d'inégalités, la mobilité est un sujet politique. **Si nous voulons que la Métropole soit investie d'un projet politique, il faut donc que la question des mobilités soit pensée à cette échelle.**

Certes, la compétence des transports n'est pas prévue pour être exercée par ce nouveau cadre institutionnel (sauf le réseau Grand Paris Express intégrant notamment la ligne 14 du métro prolongée au nord et au sud). C'est en effet toujours le STIF qui, à l'échelle régionale, restera chargé de la politique des transports en commun tandis que l'Etat et les départements ont la charge du réseau routier. Par ailleurs, de manière pragmatique, l'innovation par les dessertes fines de proximité (navettes, minibus...) se conçoit à l'échelle des communes ou des intercommunalités qui ont de plus en plus développé cette offre (par exemple, le réseau Valouette dans la communauté d'agglomération du Val de Bièvre) avec une interrogation sur sa pérennité quand la Métropole absorbera les missions intercommunales sans être adaptée à la gestion de ces maillages hyper-locaux.

Néanmoins, au-delà de la stricte définition de ses compétences institutionnelles, la Métropole est un cadre pertinent pour élaborer **des stratégies coopératives** et pour établir des diagnostics sur les besoins de mobilité, notamment en lien avec la politique du logement qui, elle, est de sa compétence.

Un projet politique de mobilité ancré à gauche doit être au moins aussi **attentif aux besoins des populations qu'aux activités des entreprises** ou aux inspirations des experts. En particulier, il n'est pas possible de prétendre inciter à l'utilisation des transports en commun comme substitut à la voiture par le seul argument de la bonne volonté écologique. Il faut moderniser nos stratégies de mobilité pour que le gain environnemental collectif coïncide avec une facilité d'usage et sans surcoût excessif.

Or, dans la zone dense de Paris et de ses périphéries, on continue systématiquement à opposer frontalement voiture et transports en commun sans suffisamment considérer les conditions de vie et de pouvoir d'achat. On n'assume pas non plus de penser la complémentarité selon laquelle, quand on habite à distance des réseaux ferrés, la voiture peut être utilisée pour y accéder plutôt que pour aller jusqu'à destination finale dans Paris-intra-muros ou dans la première couronne. C'est dans cet objectif que la formule du **parking-relais** (avec gardiennage sécurisé des véhicules, le cas échéant gratuit pour les abonnés aux transports en commun) présenterait toute son utilité. De fait, l'étalement urbain a créé

des besoins de ce type qui, faute de constat et de projet politique, ne sont pourtant pas reconnus. **Il en va du désenclavement des périphéries et de l'optimisation écologique des mobilités.** Ces stratégies de parking-relais mises en œuvre dans toutes les communautés urbaines de province doivent pouvoir être adaptées au contexte du territoire métropolitain pour rompre avec la logique du « tout ou rien » qui, on le sait, fait généralement opter pour la seule voiture. Enfin, il faut programmer dès maintenant l'extension de l'implantation du réseau Autolib' à l'ensemble du territoire métropolitain alors que, pour l'instant, au-delà de Paris, ce sont essentiellement des communes de l'ouest qui sont intégrées dans le dispositif (actuellement 66 communes sur les 129 que comptera la Métropole). Pour cela, la question doit être posée de la relation de la Métropole avec le syndicat mixte qui assure la gouvernance d'Autolib' sous un nom qui prête d'ailleurs à confusion (Autolib' métropole). A des fins de cohérence et de maîtrise du projet politique de la Métropole nous plaidons pour l'institutionnalisation de son intégration dans le syndicat mixte. Il faut aussi activement assurer la promotion d'Autolib' auprès de ses utilisateurs potentiels pour qu'il joue pleinement son rôle de substitut à la voiture individuelle plutôt que de concurrent aux transports en commun comme de premières indications le laissent craindre en 2013.

En termes de pouvoir d'achat, il faut saluer la décision de la Région Ile-de-France de rompre avec les différences tarifaires par zone pour pratiquer désormais le tarif unique de l'abonnement Navigo. Dans le prolongement de ce volontarisme, nous préconisons de faire systématiquement des critères de coût final pour les usagers un élément d'évaluation des stratégies de modernisation de la politique des mobilités impulsées ou discutées à l'échelle métropolitaine. En particulier, si la décision d'interdire l'accès à Paris (et à d'autres communes du territoire métropolitain ?) aux véhicules les plus polluants se comprend dans un objectif écologique collectif, la mise en œuvre de cette mesure doit impérativement s'accompagner d'un ensemble de **mesures de compensations financières tant pour les particuliers que pour les PME** sur la base de **critères sociaux et économiques** afin que toutes et tous puissent participer au renouvellement souhaitable du parc automobile sans subir le préjudice d'une interdiction d'accès à certains espaces. A ainsi été formulée la proposition de subventionner sur fonds publics l'équipement d'un filtre à particules sur tous les véhicules que leur ancienneté soumettrait à l'interdiction de circuler à Paris.

On le voit, à travers la question des transports, c'est le rapport au territoire et à ses fonctions tant économiques que culturelles qui est mis en jeu. Notre volonté est de faire de l'échelle métropolitaine **le point d'appui d'une réorientation du traitement politique de l'enjeu des mobilités** : contrairement à des démarches précédemment situées à l'échelle régionale avec l'objectif de consacrer de lourds investissements pour relier des pôles d'activité économique disjoints afin d'améliorer l'attractivité de l'Ile-de-France dans sa concurrence avec d'autres régions européennes, il s'agit de saisir l'opportunité de la création de l'institution métropolitaine pour procéder à l'identification des besoins des populations de la zone dense, à commencer par celles qui sont les plus marginalisées économiquement ou géographiquement. Il sera alors possible de hiérarchiser et justifier les actions dans le cadre d'une stratégie d'ensemble qui soit conforme aux valeurs de solidarité et d'émancipation de la gauche. Cela permettra d'ailleurs de parler aux habitants de nos territoires un langage à la fois concret et porteur d'une vision politique susceptible de réactiver la confiance que tant d'entre eux sont réticents à nous accorder à mesure qu'ils pensent que nous ne nous préoccupons pas assez de leurs conditions de vie.

Une ambition politique audacieuse pour la Métropole du grand Paris

Si la Métropole reste une armature techno-administrative dont la gouvernance est objectivement complexe, elle risque de devenir un motif supplémentaire de la défiance des habitants envers un monde politique jugé opaque, distant et centré sur ses préoccupations institutionnelles. Nous réaffirmons donc que ce nouveau cadre doit aussi être le support de projet audacieux et enthousiasmants qui symbolisent et rendent sensible le projet politique de solidarité, de cohésion et de développement que nous souhaitons. Par ailleurs, le territoire métropolitain est traversé de contrastes économiques, sociaux et culturels importants et sa nécessaire insertion dans l'espace régional d'Ile-de-France accentue la gamme de ces contrastes auquel il a affaire. **C'est pourquoi nous plaidons pour une dynamique de décroissement volontariste, voire avant-gardiste.** L'installation de l'antenne du Louvre à Lens et celle du Musée Pompidou à Metz répondaient à l'ambition d'amener la culture dans des territoires réputés peu favorables aux pratiques culturelles traditionnellement associées aux catégories sociales supérieures. Dès lors, pourquoi pas **une antenne du Musée d'Orsay à Trappes ou à Cergy** dans un partenariat associant la Métropole, l'Etat, la Région et les départements de deuxième couronne. **Ou bien encore un partenariat pérenne mettant en réseau les institutions culturelles** dépendant des

communes de la Métropole pour organiser des programmations temporaires délocalisées dans ses périphéries qui, s'il n'est pas raisonnable d'y installer d'importantes infrastructures, n'ont pas non plus vocation à être maintenues systématiquement à distance des réalisations culturelles ni à être cantonnée à la valorisation par ailleurs légitime du courant hip-hop.

Disant cela, il n'est pas question de formuler des chimères pour séduire de manière opportuniste les bons et généreux esprits qui rêvent d'un monde meilleur. Il s'agit tout au contraire de **donner au politique sa juste place**, celle de **l'impulsion des idées et des projets** qui ont une capacité d'entraînement et de conviction pour faire **mieux vivre ensemble les habitants de nos territoires**. Les conditions de réalisation et l'attribution des moyens feront ensuite l'objet d'arbitrages issus de compromis, y compris avec d'autres forces politiques, qui ne compromettront pas les intentions de départ mais permettront de les actualiser. Et si ce n'est pas à travers les institutions culturelles que cette audace peut le plus aisément être mise en œuvre, nous saurons trouver d'autres voies. Par exemple, tout aussi bien la déclinaison de la formule du jumelage avec sa charge symbolique pourrait servir à associer une commune métropolitaine et une commune de sa périphérie régionale dont les actions communes seraient soutenues par un soutien financier associant l'Île-de-France et la Métropole.

Puisque c'est notre vocation de penser le politique, il ne faut pas y renoncer. Nous nous ressourcerons nous-mêmes en assumant un certain degré d'audace car résonne toujours à nos esprits cette idée que nous voulons « changer la vie ». Sans quoi nous ne serions pas socialistes.

Premiers signataires : Fatima YADANI, Fédération de Paris, Bureau National ; Pierre LEFEBURE, Fédération de Paris, Secrétaire fédéral ; Jean-Baptiste DULOS, Fédération de Paris, Bureau fédéral des adhésions ; Xavier GOLCZYK, Fédération de Paris, Secrétaire fédéral adjoint ; Cédric GRÜNENWALD, Fédération de Paris, Secrétaire de section 14^e Pierre Bérégovoy ; Ghislaine SALMAT, Fédération de Paris, Bureau fédéral ; Michel CABIROL, Conseil fédéral ; Rosine ROSEL, Fédération de Paris, Section 20^e