

DOCUMENT DE TRAVAIL
Françoise de PANAFIEU 2008

L'intercommunalité et Paris

1) Faits et chiffres

3 départements limitrophes
29 communes limitrophes

La Ville de Paris est membre de deux importants syndicats intercommunaux : le SYCTOM (pour les déchets) et le SIAAP (pour l'eau). Elle siège également au STIF (transports).

2) Evolutions problématiques

- Paris reste aujourd'hui la seule métropole importante de France à ne pas appartenir à une Communauté Urbaine à la différence de Lyon (depuis 1967) et de Marseille (depuis 2000).
- Paris a arrêté son Plan de Déplacements Urbains et son Plan Local d'Urbanisme sans les articuler avec les politiques des communes et des départements riverains.
- L'Ile-de-France (11 millions d'habitants) a un réel problème de gouvernance notamment pour ce qui concerne l'urbanisme et le logement, dont la compétence est répartie sur 1281 communes.

3) Objectifs

- Une coopération effective avec les communes et Départements voisins, pour une plus grande cohérence des politiques du logement, des transports et de l'environnement.
- La réalisation de grands projets utiles tant aux Parisiens qu'aux habitants de la banlieue.

4) **Premières idées à soumettre aux Parisiens**

Les débats participatifs qui se tiendront avec les Parisiens dans les mois qui viennent permettront de faire émerger des solutions, et de valider ou d'infirmer un certain nombre de pistes sur lesquelles ils seront consultés.

- **Renforcer l'intercommunalité en vue de créer, à terme, une Communauté Urbaine**

D'ores et déjà, Paris est membre de deux syndicats intercommunaux, pour l'eau (SIAAP) et les déchets (SYCTOM) et siège au syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF).

La coopération demeure faible sur :

- Les transports : mise en cohérence de la circulation automobile, des parkings, des voies cyclables, etc. de part et d'autre du Périph ; mise en cohérence des investissements prioritaires à réaliser sur les infrastructures lourdes (Métrophérique, Tramways, prolongements de métro,..) ; redéfinition des sites logistiques portuaires le long de la Seine ; etc.
- Le logement : une harmonisation de l'offre de logements et des opérations de construction est nécessaire à l'échelle de l'agglomération centrale. Paris doit aussi mieux prendre en compte l'avis des maires des communes riveraines dans l'attribution des logements sociaux qu'elle possède dans ces communes.
- Les projets d'urbanisme : il est essentiel de dialoguer avec les communes riveraines à chaque fois que ces communes ou que Paris envisage des programmes immobiliers ou des travaux d'aménagement de part et d'autre du Périphérique ou le long de la Seine ou des canaux ou encore des pénétrantes (anciennes Nationales). Plus encore, il est nécessaire que les projets soient conçus conjointement à l'amont, au stade des études.

Pour répondre à ces défis, il faut aller plus loin que les « conférences métropolitaines » mises en place par la municipalité sortante, et commencer à instituer un ensemble de « syndicats intercommunaux d'études et de programmation » (SIEP) autour de thématiques précises (plan intercommunal de l'habitat, ou des déplacements) ou de projets précis identifiés (aménagement des berges de la Seine, urbanisme de part et d'autre du périphérique...).

Ce n'est qu'après avoir expérimenté cette forme de « partenariat de projet » qu'on pourrait revisiter le concept de « communauté d'agglomération », et juger de sa pertinence.

- **Contribuer à la réalisation du projet de rocade de métro autour de Paris appelé « Métrophérique »**

L'intérêt de Paris et des Parisiens est de limiter l'afflux de voitures venant de la banlieue vers la capitale.

Cette volonté se heurte à la faiblesse du réseau de transport en commun dans les communes qui entourent Paris : Dans les 3 Départements qui entourent Paris (92, 93, 94), moins de 50% de la population a accès à une station de métro ou de RER à moins de 500 mètres, ce taux étant de 95% à Paris.

La solution au problème de l'afflux de voitures vers Paris se trouve en banlieue, où il faut accroître l'offre de transport en commun et, surtout, permettre les correspondances entre les lignes qui convergent vers le centre.

L'intérêt bien compris des Parisiens est de voir se réaliser enfin ce grand projet de rocade de métro en banlieue, baptisé « Métrophérique », qui a été étudié depuis près de 20 ans mais dont la réalisation se heurte à la multiplicité des centres de décision (des dizaines de communes doivent se mettre d'accord) et au clientélisme de la Région qui privilégie le financement de multiples petites opérations (extensions de lignes de métro, tronçons de tramway..) aux grands projets.

Partant de là, la Ville de Paris s'engagera aux côtés de l'Etat, de la Région, des départements et des communes concernées, pour engager la réalisation du « Métrophérique », y compris en participant financièrement au projet pour marquer la grande attente des Parisiens de voir enfin le flux de voitures diminuer vers Paris.

- **Soutenir la réalisation du projet « CDG Express »**

Dans le même esprit, la Ville de Paris soutiendra la réalisation d'une nouvelle infrastructure de liaison entre Paris et l'aéroport de Roissy, le projet « Roissy Express ». Il s'agit d'une liaison ferroviaire directe entre la Gare de l'Est et l'aéroport Charles de Gaulle, qui permettra de diminuer le nombre de voitures dans les liaisons Paris-Roissy.

Il est envisagé de faire financer cette infrastructure par le secteur privé dans le cadre d'un partenariat public-privé (PPP). Le Maire de Paris soutiendra ce projet pour ce qu'il apporte comme facilité supplémentaire aux Parisiens pour rejoindre Roissy, et pour son impact environnemental par la réduction des liaisons par voiture entre Paris et Roissy.