

Audition du Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris.
Assemblée plénière du Conseil économique et social régional,
lundi 9 février 2009, 14h30,
Hémicycle du Conseil régional.

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les conseillers,
Mesdames, Messieurs,

Je vous remercie de votre invitation. Je me réjouis de ce moment d'échanges qui nous réunit au cours de cette assemblée plénière un peu exceptionnelle que vous avez bien voulu organiser du fait de mon absence, certes, involontaire, à la séance du 22 janvier.

Au-delà du plaisir que j'ai à vous rencontrer aujourd'hui, c'est un moment important pour le Préfet de Région que je suis. Vous avez été institués par Paul Delouvrier, un grand aménageur du territoire francilien. Ce n'est pas un hasard : car la stratégie s'ancre dans l'étude, la veille, la prospective.

Vous concourez par vos avis, vos rapports, vos recommandations à l'administration de la première région de France et d'Europe. Il est essentiel qu'à une époque où des décisions complexes doivent le plus souvent être prises avec rapidité, voire dans l'urgence, l'action politique puisse aussi être menée à partir d'un travail de fond, de propositions et de concertation. C'est votre mission en tant que représentants et experts de la société civile.

Les temps et les modes de l'action publique ont, bien sûr, évolué depuis Paul Delouvrier, mais il nous faut plus que jamais une ambition forte pour l'Ile-de-France, une vraie vision.

Je sais l'importance de votre contribution au débat sur l'aménagement du territoire francilien, sous tous ses aspects, et je veillerai, comme il me revient de le faire, à ce que vous puissiez remplir votre mission dans les meilleures conditions.

Je voudrais évoquer trois points aujourd'hui avec vous : l'avenir de l'Ile-de-France, les réformes et réflexions institutionnelles en cours, et le plan de relance francilien.

I. Quel avenir voulons-nous pour l'Ile-de-France ?

Pourquoi faut-il selon moi voir le développement de l'Ile-de-France différemment aujourd'hui?

- *1^{ère} raison : les modèles de développement que nous avons connus ont montré leurs limites.*

L'aménagement en Ile-de-France ne peut plus se construire dans les cadres historiques passés.

Le développement autour de Paris a d'abord été pensé en étoile, par et autour des villes nouvelles. Les transports se sont structurés, ainsi, selon des logiques radiales entre Paris et ces centralités secondaires. Les banlieues se sont fortement développées sans ordonnancement.

Elles manquent aujourd'hui de transports en rocade, de liaisons entre elles. De nombreux quartiers se retrouvent isolés, déconnectés des emplois, des loisirs.

Tous les schémas d'aménagement, depuis 1965 jusqu'au schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) de 1994 ont aussi voulu procéder au rééquilibrage entre l'est et l'ouest. L'effet a plutôt été de diviser l'Ile-de-France, sans doute parce que les mécanismes économiques à l'œuvre dans l'organisation spatiale des territoires n'ont pas été assez pris en compte. Une véritable structuration des réseaux de transports en fonction des pôles économiques franciliens serait sans doute plus efficace.

Il importe, aujourd'hui et à l'avenir, que l'organisation de l'espace francilien ne résulte plus de la totalité des contraintes rencontrées, ce qui se traduirait immanquablement par une agrégation de projets locaux, sans ambition économique. Il faut une vision, des hiérarchies, des priorités d'investissement.

En matière d'aménagement du territoire, il faut aussi ménager les possibles, privilégier parmi les différentes options les invariants à court et moyen terme, sans obérer d'éventuels modes de développement pour l'avenir dont nous n'aurions pas même l'idée aujourd'hui.

Deuxième raison : il convient d'apporter une réponse aux attentes quotidiennes des Franciliens.

Ces attentes, tout d'abord, ne sont pas les mêmes selon qu'on réside à Paris, dans la Petite ou dans la Grande Couronne. Ensuite, Paris ne peut pas vivre replié sur lui-même, derrière la barrière du périurbain, loin du Paris banlieue qui s'étend sans ordonnancement.

La qualité des transports, et particulièrement des déplacements entre le domicile et le lieu de travail est un élément structurant de l'existence quotidienne en Ile-de-France. C'est aussi un facteur d'attractivité pour notre pays et sans doute la source de gains de compétitivité.

Il importe de relier les zones de fort potentiel économique, la Défense, les plateformes de transports aérien et ferroviaire, Roissy, Orly, et les grands bassins de vie.

Le réseau structurant francilien doit être en relation avec des pôles forts tournés vers l'international. Le renforcement des gares TGV *extra-muros* et l'amélioration des tronçons ferrés les plus chargés doivent permettre d'élargir l'horizon au-delà du seul échelon régional.

Troisième raison : la région capitale doit être un lieu de compétitivité qui soit effectivement en mesure de valoriser son potentiel considérable.

La région capitale doit s'ouvrir davantage vers le reste du territoire métropolitain, l'Europe et le monde.

Elle doit pouvoir prendre toute sa place dans le jeu économique international : en termes d'image et de développement, d'innovation, de Recherche et Développement, par le développement de *clusters* bien identifiés ... Le Grand Paris peut et doit jouer un rôle de *leader* international

Nous avons des atouts : 45% de l'effort de recherche national est présent en Ile-de-France. Cette concentration produit déjà des effets remarquables. Le bilan et les perspectives qui peuvent, par exemple, aujourd'hui être dressés pour les pôles de compétitivité en Ile-de-France sont globalement positifs, voire exemplaires. Un tiers environ des fonds nationaux du Fonds unique interministériel, comme des financements de l'Agence nationale de la Recherche vont sur des pôles franciliens. C'est un indicateur de la qualité du travail mené, qui résulte aussi de la forte implication financière des collectivités franciliennes et d'une bonne entente de l'Etat et des collectivités en Ile-de-France sur ce sujet.

Il faut aller plus loin encore : l'Ile-de-France est la 1^{ère} région européenne en termes de potentiel d'innovation, mais elle n'est que la 9^e en termes de concrétisation, brevets et créations d'entreprises innovantes. Il y a là une forme de paradoxe.

J'insiste sur le soutien qu'il faut apporter au développement et à la compétitivité des PME impliquées dans les filières stratégiques régionales, comme sur la nécessité pour les pôles de s'orienter vers des projets de plus en plus structurants, notamment au travers de plates-formes de moyens mutualisés, susceptibles de créer des effets clusters.

L'enjeu stratégique est bien de créer une nouvelle dynamique économique sans réduire la formation d'éventuels *clusters* au simple rapprochement physique des acteurs, en identifiant et en valorisant les facteurs optimaux de valorisation de la recherche (l'entrepreneuriat, la professionnalisation de l'accueil des incubateurs...).

Tel est selon moi le sens du Grand Paris. C'est la vision élargie d'un Paris qui serait borné par des points forts – Roissy, Orly, le début de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée et les limites des Hauts de Seine par exemple -, avec à la fois une nouvelle organisation des services de l'Etat et des collectivités territoriales. C'est le cadre conceptuel pertinent, le bon niveau d'action pour traiter des questions d'aménagement spécifiques et de développement économique de la zone urbaine dense.

- Vous vous posez, naturellement, dans ce contexte, la question du SDRIF.

Entre août 2005, date de parution du décret d'ouverture de révision du SDRIF, entre le moment où le SDRIF a été mis en chantier et aujourd'hui, des évolutions se sont produites qui amènent à reposer un certain nombre de questions et à envisager un certain nombre d'ajustements.

Il y a eu des événements d'ordre politique : un nouveau Président de la République a été élu et un nouveau gouvernement a été constitué ; un secrétaire d'Etat à la région capitale a été nommé.

Il y a aussi la crise internationale, qui change la donne et nous oblige, à court terme, à un effort de relance important, notamment en matière d'équipements collectifs.

Un certain nombre de problèmes quotidiens des Franciliens se sont aussi accentués, notamment pour ce qui est du logement social et des transports.

L'élaboration du SDRIF a été une période constructive : il y eu des échanges, une écoute réciproque entre l'Etat et la Région, qui nous a permis *in fine* d'approfondir le travail de connaissance de la région. Nous avons bien collaboré dans un contexte donné. Mais

aujourd'hui, des divergences existent sur les éventuels décalages qui peuvent être constatés entre le résultat de ces travaux et l'impulsion forte dont la région d'Ile-de-France a besoin pour sortir durablement de la crise et renouer avec la croissance.

Il est donc nécessaire de conforter les acquis des échanges et d'infléchir certaines conclusions à la lumière de la conjoncture.

II. Les réformes administratives et institutionnelles en cours

Les institutions peuvent être un facteur de dynamisme et d'accompagnement d'une ambition. Elles peuvent aussi être des freins.

Deux champs d'action sont ouverts en même temps aujourd'hui: la réforme des services de l'Etat d'une part, la modernisation de notre système de collectivités territoriales d'autre part.

Les deux sujets sont liés, comme chacun sait :

- la décentralisation s'est traduite par des transferts de compétence importants, sans que le nombre d'organismes et de missions de l'Etat diminue sensiblement.
- l'intervention de l'Etat a changé de nature : l'Etat est moins producteur que régulateur.
- notre système de collectivités territoriales est arrivé à maturité, notamment pour ce qui est des cofinancements, qui sont aussi rendus nécessaires du fait de la réduction des moyens : l'Etat peut, doit, se recentrer sur ses fonctions propres, sur les missions régaliennes, et plus précisément stratégiques.

Il est, je crois, important de concevoir les deux réformes et leur mise en oeuvre ensemble, surtout pour une région aussi spécifique que l'Ile-de-France. Trois grands principes doivent être privilégiés dans ce double processus de modernisation : la simplicité, la modularité, la complémentarité.

- 1. *La Révision générale des politiques publiques*

Vous le savez, l'objectif est d'améliorer le service rendu à nos concitoyens en refondant l'organisation des services déconcentrés. La recherche d'économies n'est, heureusement, pas une fin en soi.

La méthode adoptée est nouvelle – la conception en a été assurée au plus haut niveau, sous l'impulsion du Président de la République, par un comité réunissant des spécialistes et des personnes extérieures à l'administration.

Deux idées nouvelles sous-tendent aussi la réforme :

- la rupture entre le niveau stratégique du pilotage régional, dont l'organisation reflète celle des ministères, et le niveau départemental, destiné à gérer les services de proximité, dont l'organisation sera désormais interministérielle afin de répondre au mieux aux besoins des citoyens.
- le principe de modularité, inédit en droit français : le principe d'égalité, auquel nous sommes légitimement attachés, ne se traduit plus par l'identité des organisations et l'uniformité administrative. La diversité s'avère être aujourd'hui une réponse plus appropriée à la singularité des territoires.

La spécificité de l'Ile-de-France, reconnue au plus haut niveau, se traduira notamment par

- une direction régionale et interdépartementale de la cohésion sociale
- un ajustement du schéma qui a été retenu dans les autres régions pour les Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) : les politiques d'aménagement du territoire dans cette région posent en effet des questions très particulières en Ile-de-France, notamment en matière d'environnement. Une déclinaison un peu différente peut donc être proposée en deux entités : la Direction régionale de l'équipement d'une part et un pôle DRIREN, constitué de certaines missions de la Direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement et de la Direction régionale de l'environnement.

Un des enjeux de cette réforme réside dans la bonne articulation qui sera trouvée et mise en œuvre entre les deux niveaux, sans ambiguïté. Car le départemental n'a pas vocation à constituer la déclinaison du régional.

2. La réflexion sur la réforme des collectivités territoriales

Notre système de collectivités territoriales ne répond plus aux stratégies d'aujourd'hui. C'est l'enjeu des travaux menés dans le cadre de la Commission Balladur.

Il faut agir à deux niveaux essentiellement, selon moi :

- au plus près des citoyens, au niveau de la *commune* et de l'*intercommunalité*, pour assurer la gestion des services de proximité.
- au niveau du département et de la région, qui ont pour objet de concourir à l'aménagement du territoire et à la cohésion sociale.

Il faut trouver un équilibre entre l'effort de cohérence nécessaire, qui exige un cadre suffisamment large, et l'effet de proximité tout aussi nécessaire à la satisfaction de nos concitoyens - qui reste l'objectif fondamental de toute organisation administrative.

Pour ce qui est de l'Ile-de-France, c'est au niveau de la *région* ou de *structures institutionnelles importantes*, qu'il faut concevoir l'aménagement du territoire et la résolution des problèmes des habitants de la zone urbaine dense.

Pour ce qui est de leur région capitale, les pays voisins ont su anticiper. Ils ont construit de grandes métropoles. En termes de gouvernance, de nombreux pays ont su s'adapter (Berlin, Madrid, Londres...) et inventer des modes de gouvernance appropriés à la compétition internationale.

Pour ma part, je pense qu'une « communauté métropolitaine » constituerait une réponse adaptée à nos besoins quotidiens.

Pourquoi ? Parce qu'il y a des sujets qu'on ne peut pas traiter de manière pertinente à l'échelon communal : le logement, le financement, la répartition et la mutualisation des équipements collectifs, par exemple, seront mieux traités dans le cadre d'une communauté métropolitaine. De manière plus générale, sur chacun des sujets qui pourra être traité à ce niveau, l'intérêt général pourra davantage émerger.

III. L'adaptation du plan de relance en Ile-de-France

La crise est une épreuve. C'est évident, de plus en plus, chaque jour, même si son ampleur est encore mal appréhendée. L'activité des entreprises et l'emploi ont commencé à se dégrader en novembre dernier. Le chômage partiel s'est brutalement accru ce mois-ci.

Certes, notre région est moins impactée par la crise, du fait de l'importance du secteur tertiaire, des services administratifs, du rôle joué par les grandes entreprises. Mais la crise est tangible et il faut anticiper les difficultés croissantes qui se profilent.

La crise est donc aussi un défi pour l'Ile-de-France et l'opportunité de débloquer tous les projets de l'Etat qui étaient restés en cartons.

Ma mission en tant que Préfet de la Région d'Ile-de-France est de mettre en œuvre au niveau régional, de la manière la plus rapide et la plus massive possible, le plan de relance national et de piloter l'action des préfets de département. L'objectif est de provoquer dès aujourd'hui un véritable choc d'investissement et d'accélérer les procédures pour que les chantiers puissent démarrer.

Là encore, comme toujours, il faut raisonner à court et à long terme, répondre aux besoins immédiats, en matière de transport, de logement, d'équipements publics et préparer l'avenir, en matière d'enseignement supérieur, de recherche notamment.

Quelque 80 opérations ont été identifiées pour un montant global de 500 M d'euros environ, à ce stade. D'autres projets sont potentiellement éligibles.

Une part significative du plan doit permettre d'accélérer la mise en œuvre du contrat de projets Etat-Région 2007-2013. Les collectivités sont incitées à se joindre à cet effort, grâce notamment à l'engagement de l'Etat et à la possibilité de bénéficier d'un remboursement anticipé du fonds de compensation de la TVA.

J'ai, par ailleurs, organisé une rencontre entre les représentants de PME de la filière automobile et les services de l'Etat, à la veille des Etats généraux de l'automobile. 110 participants ont été rassemblés, dont plus de 80 entreprises, les organisations patronales, les chambres consulaires, les fédérations professionnelles et les différents services de l'Etat, Oséo. Cette manifestation a permis d'informer les PME sur les mesures exceptionnelles mises en place par le gouvernement pour soutenir l'économie, leur présenter les dispositifs franciliens de soutien à la filière automobile, et faire remonter un certain nombre de propositions.

C'est un combat de chaque instant : réunir tous les acteurs, identifier précisément les problèmes, établir un diagnostic régional des difficultés persistantes, s'assurer que les dispositifs nationaux de financement de l'économie et de médiation du crédit sont déclinés de façon satisfaisante au niveau régional. Il s'agit d'aider à « passer le cap », de trouver des solutions en coordonnant l'action des services de l'Etat, de faire remonter des propositions au niveau national pour une action ponctuelle, mais aussi de plus long terme.