

Sans interprétation fallacieuse des élections régionales, une partie de la campagne de la candidate de la majorité présidentielle se faisait sur le soutien à ce projet du Grand Paris (inaudible pour l'immense majorité des électeurs). Par conséquent son revers lors des élections régionales ne peut pas masquer un certain refus de la part des franciliens pour ce projet exorbitant, destiné à concentrer encore plus les activités sur une portion du territoire francilien et de facto accroître les inégalités de territoire. Notre commune, de l'est parisien déjà mal loti en matière de rééquilibrage de territoire, souffrira d'autant plus de ces inégalités.

Mais qu'en est-il aujourd'hui du logement, de la préservation de l'environnement, du maintien d'une agriculture de proximité, de la qualité de la vie, de l'accès à la culture et de la lutte contre la ségrégation urbaine ou de la mixité sociale ? Rien. Alors que 10 % de la population d'Île-de-France vit en dessous du seuil de pauvreté, aucune solution n'est formulée dans le projet de loi pour remédier à cette situation.

Le projet du Grand Paris est pour le moment uniquement un projet urbaniste et de transport. Il ne promet qu'un territoire urbain désincarné, détaché de son environnement et du bien-être de ses habitants. La région parisienne n'a pas besoin d'un projet de transport hors de prix (21 milliards d'€) reliant les pôles de la région les mieux desservis.

Le Grand Paris met de côté le Schéma Directeur de la Région IdF établi en partenariat entre les différentes collectivités de la région. L'Etat souhaite re-concentrer le pouvoir plutôt que de favoriser le processus de décentralisation.

Vœu des Verts Paris :

Vœu présenté par Ian BROSSAT, Jean-Pierre CAFFET, Sylvain GAREL et les élus du groupe communiste et Parti de Gauche, du groupe socialiste, radical de gauche et apparenté et du groupe Les Verts

Vœu de l'exécutif

Le Conseil de Paris,

Considérant le projet de loi « relatif au grand Paris » examiné par le Sénat lors des séances des 6, 7 et 8 avril 2010 et le caractère profondément inadapté des solutions qu'il promet pour faire face aux enjeux de la métropole ;

Considérant en particulier que ce projet refuse de prendre en considération les urgences identifiées et d'ores et déjà financées dans le cadre du plan de mobilisation pour les transports et tout particulièrement le désengorgement de la ligne 13, la modernisation des RER, le développement d'Arc Express,

Considérant ensuite que, par l'intermédiaire des contrats de développement territoriaux, ce projet de loi engagerait un morcellement de l'aménagement de l'Île-de-France incompatible avec la construction d'une métropole durable ;

Considérant enfin, l'inefficacité de la logique technocratique et hyper centralisée défendue par le gouvernement ;

Considérant, au contraire, la dynamique engagée par Paris Métropole depuis juin 2009 et la volonté de construire une logique partenariale associant les collectivités locales, l'Etat et les forces vives de notre région,

Considérant que le développement équilibré de la métropole nécessite de répondre aux questions de déplacements, mais aussi aux questions de logement social, d'aménagement urbain, de dynamique de l'emploi, et de développement durable bien entendu ;

Considérant que l'émergence d'une gouvernance métropolitaine est la condition sine qua non de l'équité et de l'efficacité urbaine et qu'elle ne peut être renvoyée à une prochaine décennie ;

Considérant que Paris Métropole incarne une scène politique nouvelle, légitime, ouverte, pluraliste et innovante qui est en mesure de tracer les voies et moyens d'un partenariat efficace ;

émet le vœu que :

- **le Projet de loi relatif au Grand Paris soit retiré**
- **l'Etat confirme son engagement financier concret et précis en faveur des projets de transports dont la réalisation est urgente et les procédures de mise en œuvre déjà lancées**
- **un partenariat stratégique soit engagé par Paris Métropole, la Région et l'Etat en vue de coordonner la volonté de tous les acteurs du territoire. La création d'un cadre partenarial spécifique, souple et non pérenne, permettrait à l'Etat, à Paris Métropole à la Région et au STIF de se réunir pour arrêter un schéma de développement des transports (tracé, localisation des gares, modes de gestion) et de leur financement. Ce partenariat stratégique s'inscrirait dans une logique de co-décision et de rassemblement de financements. Les projets d'aménagement autour des gares pourraient y être définis par les collectivités locales, dans un cadre contractuel avec l'Etat, mais dans le respect du SDRIF, cadre régional indispensable pour assurer la cohérence et la cohésion des projets d'aménagement à l'échelle régionale.**