

Murs, Murs : De toute évidence, l'avenir de l'Île-de-France est un dossier qui vous intéresse. Doit-on pour autant le considérer comme l'affaire personnelle de Michel Rocard, Premier ministre ?

Michel Rocard : Dix millions d'habitants dont la plus grande partie connaît une rapide dégradation de ses conditions de vie, la pénurie de logements, l'asphyxie des transports, des risques de rupture sociale : un chef du Gouvernement pourrait-il ne pas s'y intéresser ? Si en plus, vous ajoutez que j'ai placé l'amélioration de la vie quotidienne au centre de mes préoccupations, que je suis, de surcroît, maire d'une commune de la banlieue parisienne et conseiller régional d'Île-de-France, vous voyez que les motifs ne manquent pas... Cela dit, tout Premier ministre, conscient des enjeux et de ses responsabilités, aurait été conduit à ouvrir ce chantier.

M.M. : Ne craignez-vous pas que les provinciaux soient un peu jaloux de cette sollicitude de l'Etat à l'égard de la région parisienne ?

M.R. : Bonne question ! Ce que le Gouvernement engage pour l'Île-de-France n'est pas fait au détriment de la province, au contraire. J'ai d'ailleurs clairement posé le principe que les moyens financiers supplémentaires seront dégagés par les contribuables d'Île-de-France et non par ceux de la province. L'accélération des programmes de transport et de logement social sera permise par l'augmentation de la redevance sur les bureaux neufs, par la modulation du versement-transport et par la taxe sur les bureaux existants. La province ne

paiera pas pour les dysfonctionnements de la région la plus riche de France.

D'autre part, j'ai demandé à Jacques Chérèque de travailler à une redéfinition de notre politique d'aménagement du territoire. Une plus grande solidarité entre l'Île-de-France, le bassin parisien et la France toute entière est un des thèmes où nous devons progresser. Mais dites-vous bien que la province souffrirait beaucoup d'une asphyxie de la région parisienne.

M.M. : Aujourd'hui, comment résumeriez-vous votre grande ambition pour l'Île-de-France ?

M.R. : Une capitale européenne rayonnante, une qualité de vie restaurée pour ses habitants, un modèle de solidarité collective, particulièrement avec les plus démunis. J'ai bien conscience que tout le monde peut vous dire la même chose. Seulement tout le monde n'a pas la même détermination ni les mêmes moyens.

M.M. : Vous avez délibérément donné une importance particulière à la présentation du « Livre blanc », dont vous avez confié la rédaction à un groupe d'experts. N'aurait-il pas été plus simple et plus efficace de nommer un super-préfet chargé

de coordonner toute cette affaire, un peu comme a pu le faire M. Paul DELOUVRIER, en son temps et avec les résultats que l'on sait ?

M.R. : Il aurait été reçu avec des pierres ! Nous ne sommes plus en 1965. La décentralisation est passée par là. Paul Delouvrier a rendu à l'Île-de-France et au pays tout entier d'immenses services. Mais ne nous trompons pas sur l'enseignement principal à tirer de son exemple : face à de grandes difficultés, il faut avoir le courage de remettre les choses à plat, de reformuler un grand projet collectif, d'inventer les nouvelles pratiques qui permettront de le mettre en œuvre. Mais plus question, en 1990, de s'en remettre seulement à un haut fonctionnaire, fût-il génial. Les collectivités locales ne l'accepteraient pas. Elles veulent être étroitement associées et elles ont raison.

M.M. : Comment s'inscrit ce document dans le processus de réflexion sur le réaménagement du schéma directeur de la région ?

M.R. : Après la publication du Livre blanc, il y aura un grand débat, disons pendant environ trois mois. Enfin le gouvernement engagera une concertation avec l'exécutif régional sur les conclusions à en tirer. Puis il arrêtera ses directives pour l'élaboration du schéma directeur, car les experts qui l'établiront devront travailler sur la base d'orientations claires, qu'il appartient au gouvernement de leur fournir.

M.M. : Ce Livre blanc vous a-t-il réellement appris quelque chose et quelles sont les idées fortes que vous en retenez ?

M.R. : Beaucoup d'accords, un certain nombre de réserves, quelques désaccords. Mais je ne vous en dirai pas plus maintenant car on cesserait aussitôt de discuter le Livre blanc pour discuter sur mes réactions. Donc, pas question. Ce qu'il me faut, parce que c'est à la fois ma responsabilité et ma nécessité, c'est écouter tous les points de vue avant d'arrêter mes décisions.

M.M. : Vous ne trouvez pas que les auteurs du Livre blanc se sont tout de même montrés très prudents à l'égard des prérogatives de la municipalité de Paris ? Faut-il effectivement considérer le maire de la capitale comme intouchable ?

M.R. : Je viens de vous dire que je souhaite un débat sur l'aménagement de l'Île-de-France. Les problèmes spécifiquement parisiens ne peuvent évidemment en être exclus. Mais je me refuse à prendre cette approche comme une entrée pertinente dans ce débat.

M.M. : Effectivement, rien ne sera possible en région parisienne si les collectivités territoriales et l'Etat ne se mettent pas d'accord. Le Livre blanc insiste donc sur la nécessité de mettre en place des struc-

90 3017009
Murs - Murs
Mars 1990

tures intercommunales. Pensez-vous y parvenir, uniquement par la voie de la concertation, malgré les divergences d'intérêt économique mais aussi politique, notamment entre les communes ?

M.R. : Vous savez, lorsque je rencontre les élus des syndicats d'agglomération nouvelle, ils expriment leur satisfaction et leur fierté de ce qui est réalisé dans le cadre intercommunal qu'est le leur. Ces regroupements communaux ont été, à l'époque, imposés par la loi. Le gouvernement qui l'a décidé n'était pas socialiste, et cela ne m'empêche pas de dire qu'il a eu raison car rien n'aurait été possible sans structures intercommunales fortes.

Pour l'avenir, évidemment, je ne souhaite pas imposer de nouvelles coopérations par la loi. S'il s'avère que de nouvelles structures intercommunales sont nécessaires, la concertation et les efforts de conviction seront poussés jusqu'au bout.

Mais pas question non plus de laisser pervertir l'esprit de décentralisation en le réduisant à une sorte de poujadisme municipal. Cela ne vise d'ailleurs pas une formation politique particulière, car je suis obligé de constater que ces réactions, heureusement minoritaires viennent d'un peu partout. Sur ce sujet je suis cependant optimiste car il y a de plus en plus d'élus locaux conscients du fait que, s'ils ne poussent pas la coopération intercommunale, l'histoire va s'écrire sans eux et qu'ils en porteront la responsabilité.

M.M. : La question des transports est l'un des points essentiels du Livre blanc. Ne faudrait-il pas, une fois pour toutes, affirmer que la voiture est un mode de transport inadapté aux zones urbaines et coûteux, financièrement mais aussi en vies humaines ?

M.R. : Beau et vaste débat ! N'en ayons pas peur, mais sachons qu'en tout état de cause les résultats ne s'obtiendront que par la persuasion et l'incitation. Mais comment persuader les gens de renoncer à la voiture si les transports en commun sont insuffisants ou inadaptés ? Commençons donc par là.

M.M. : Pour parler clair, qui doit être le véritable décideur, en matière de transports, en région parisienne ?

M.R. : Il est une chose sur laquelle tout le monde s'accorde : l'organisation actuelle n'est pas satisfaisante. Charles Fiterman, lorsqu'il était ministre des Transports, avait engagé une réforme du Syndicat des Transports parisiens. Il n'avait pu aboutir. Nous allons tenter de faire mieux.

M.M. : Longtemps, la ville a été structurée autour de l'entreprise, d'abord avec les usines puis avec les bureaux. Certains

90 30170 C10
Mars. Mars 1990 Mars

pensent qu'il faut maintenant recomposer la ville autour de l'école et de l'université. Qu'en pensez-vous?

M.R.: Un de mes amis, grand connaisseur des questions d'urbanisme, m'a dit récemment qu'il considère que le choix d'implanter quatre universités dans les villes nouvelles est la décision d'aménagement la plus importante depuis l'interconnexion du RER. Peut-être a-t-il raison. Beau symbole en tout cas qu'une ville organisée autour du savoir et de l'éducation pour tous. Mais j'ai quand même comme intuition que la ville est un tout complexe au sein duquel chaque absence est une carence. La centre sur un seul pôle, fût-il celui du savoir, peut être facteur de déséquilibre.

M.M. : Les conclusions du Livre blanc affichent une priorité à la construction mais aussi à la réhabilitation des logements, tout en améliorant la qualité urbaine et l'environnement. C'est un rêve ?

M.R.: C'est aussi le signe que nous ne sommes plus à l'époque de Paul Delouvrier. Le problème majeur n'est plus d'accueillir un doublement de la population, mais de maîtriser les transformations d'une agglomération dont la démographie est pratiquement stabilisée. Alors l'amélioration de la qualité de la vie, la reconquête des quartiers et banlieues construits à la hâte depuis 35 ans deviennent évidemment une priorité.

M.M. : Le Livre blanc définit plusieurs secteurs stratégiques à partir desquels pourrait être articulé le développement économique de la région. Evidemment, la première chose que les élus concernés vont vous demander, ce sont les moyens que l'Etat compte mettre en oeuvre dans ces secteurs. C'est une bonne question, ne trouvez-vous pas ?

M.R.: Bonne, oui. Première, non. Il faut d'abord que nous nous mettions d'accord sur les grandes options d'aménagement de ces secteurs stratégiques et sur la manière de s'y prendre pour les promouvoir. Dans cet esprit, j'ai demandé au préfet de région de désigner dans chaque secteur stratégique un chargé de mission à qui il reviendra d'organiser une concertation particulièrement intense pendant le grand débat. Au moment où le gouvernement arrêtera ses directives pour le schéma directeur, il faudra que nous y voyions clair sur la vocation des différents secteurs stratégiques proposés dans le Livre blanc. Le problème des moyens viendra ensuite.

M.M. : Depuis que vous êtes Premier ministre, vous avez conservé votre mandat de Conseiller régional. Que pensez-vous

des travaux de cette assemblée et de la manière dont elle aborde ce grand dossier de l'aménagement régional ?

M.R.: Je fais partie du groupe socialiste du conseil régional, et il ne me semble pas qu'il soit frappé de rutisme. Alors reportez-vous à ses déclarations pour connaître le point de vue des socialistes.

Mais comprenez que le chef du Gouvernement, qui représente l'Etat dans ses rapports avec la région, n'a pas à porter personnellement d'appréciations comme celles que vous appelez. Toute autre serait la situation dans laquelle, n'étant plus Premier ministre, je retournerais siéger au conseil régional. C'est d'ailleurs une des raisons qui m'ont conduit à garder mon mandat. Mais vous comprendrez que je ne sois pas trop pressé...

M.M. : Et le maire de Paris, qu'avez-vous retenu de ce qu'il vous a dit sur ce sujet, lors de votre dernière rencontre, il y a quelques semaines ?

M.R.: Nous avons évoqué des sujets très importants pour l'avenir, comme Eole, Météor, l'aménagement de la ZAC Tolbiac, la Bibliothèque de France ou le logement social à Paris, et il n'y a pas eu de désaccord systématique.

M.M. : Dans combien de temps pourra-t-on effectivement juger des résultats du travail que vous venez d'engager sur l'Ile-de-France ?

M.R.: Quand, dans un super-pétrolier, on change le régime des moteurs et qu'on modifie la direction, il faut du temps pour voir les effets sur la trajectoire. Ce sera malheureusement un peu comme cela pour l'Ile-de-France. Les grandes infrastructures décidées pour les transports collectifs commenceront à entrer en service vers 1995-1996. Et pendant ce temps, les évolutions négatives qui étaient à l'oeuvre continueront à se manifester. Sur d'autres sujets, comme les loyers, la fièvre devrait être calmée plus rapidement. Mais ne nous faisons pas d'illusions, ce sera long et difficile, car les problèmes sont immenses. Raison de plus pour décupler notre énergie à les attaquer.