

VERBATIM DE LA REUNION PUBLIQUE

Réunion publique thématique « urbanisme et quartier »

organisée et animée par la Commission Particulière du Débat Public

—

27 octobre 2010

La Plaine Saint-Denis

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC

Réseau de transport public du Grand Paris :

- Lamia Abdel NABY, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Claude BERNET, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Joëlle FODOR ESKENAZY, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris

MAITRISE D'OUVRAGE :

SGP (Société du Grand Paris):

- Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris
- Catherine BARBE, membre du directoire de la Société du Grand Paris
- Florence CASTEL, Société du Grand Paris

INTERVENANTS DE LA TABLE RONDE :

- Danielle DUBRAC, membre élue de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris
- François DUGENY, Directeur général de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région Île-de-France
- Antoine FAYET, membre du Comité exécutif de l'ICADE

La séance est ouverte à 20 h 005 sous la présidence de Madame Joëlle FODOR ESKENAZY, membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Joëlle FODOR ESKENAZI, Membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le réseau de transport public du Grand Paris : bonsoir à toutes et à tous. La Commission Particulière sur le réseau de transport public du Grand Paris a souhaité aborder ce débat public en organisant un certain nombre de réunions thématiques. Ces réunions thématiques tiennent compte des enjeux soulevés dans les documents du maître d'ouvrage, la Société du Grand Paris. Elles tiennent compte aussi de la loi du 3 juin 2010 sur le Grand Paris, qui présente plusieurs objectifs : construire 70 000 logements par an ; contribuer à la maîtrise de l'étalement urbain ; favoriser la croissance économique en mettant en œuvre des contrats de développement territorial. Le réseau de transport public du Grand Paris aurait donc des conséquences sur l'emploi et l'habitat des villes concernées par le projet. La thématique d'aujourd'hui, urbanisme et quartier, doit nous permettre de faire dialoguer le public avec la Société du Grand Paris dont les représentants sur scène ce soir sont Monsieur Marc VERON, Président du Directoire de la Société du Grand Paris ; Madame Catherine BARBET, Directrice de l'aménagement et de l'urbanisme ; Madame Florence CASTEL, Directrice du développement durable et de la qualité.

Ce dialogue sera enrichi par les intervenants à ma gauche présents sur la tribune : Danielle DUBRAC, membre élu CCIP ; François DUGENY, Directeur général de l'institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France ; Antoine FAYET, membre du Comité exécutif d'Icade.

Je vais maintenant passer la parole à Claude BERNET, membre de la Commission qui siège ce soir à mes côtés avec Lamia ABDEL-NABY. Claude BERNET va vous présenter les caractéristiques de la procédure du débat public.

Claude BERNET, Membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le réseau de transport public du Grand Paris : mesdames, messieurs, simplement quelques mots pour ceux qui aborderaient pour la première fois le débat public, je suis sûr qu'il y en a dans cette salle parce qu'il y a effectivement un certain nombre de particularités à cette procédure. Des débats publics, il y en a partout. Il y en a notamment dans la vie municipale, et dans la vie des quartiers. Mais nous sommes ici dans le cadre du débat public au sens de la loi de 2002 qui confère à ce débat une importance particulière à l'intérieur des procédures qui aboutissent à la réalisation de toutes les infrastructures. Je vous rappelle que c'est un engagement international de la France, que l'on appelle la convention d'Aarhus, qui a conduit la République Française à l'interpréter, il est d'ailleurs rappelé aussi dans le droit communautaire, mais à l'interpréter de la façon suivante. Non seulement comme le prévoit la convention d'Aarhus, les dossiers relatifs à la réalisation des grandes infrastructures sont disponibles pour le public. Mais de plus nous organisons, dès lors qu'un projet dépasse le

montant de 300 millions d'euros, ce qui est tout de même un montant assez faible pour ce type de projet d'infrastructure, où 40 kilomètres pour une autoroute, 40 kilomètres pour une ligne ferroviaire, nous organisons un débat public d'une façon particulière puisque l'on le confie à une Commission nationale qui s'appelle la Commission Nationale du Débat Public, qui a le caractère d'une autorité administrative indépendante, et donc qui désigne une Commission locale ou dite Particulière du Débat Public pour exécuter le travail sur le terrain.

Cette Commission, comme la Commission nationale, professe en fait 5 principes : Un principe de neutralité c'est-à-dire que les membres de la Commission dont nous sommes aujourd'hui, y compris son Président qui est dans la salle, le Président François LEBLOND qui est prêt à intervenir à tout moment, mais qui a préféré prendre un peu de champ aujourd'hui et laisser ses collègues mener cette réunion thématique, nous avons tous cette règle de la neutralité. C'est-à-dire que nous ne sommes ni pour ni contre un projet, ni pour ni contre telle modalité.

Deuxièmement, l'indépendance, l'indépendance étant une indépendance notamment par rapport au maître d'ouvrage. Et le principe d'équivalence qui signifie que toute personne qui s'exprime a, je dirais, la même valeur aux yeux de la Commission. C'est un peu comme dans le principe de la coopération : un homme, une voix. Principe de transparence. C'est-à-dire que tout ce qui passe dans le débat public est transparent. Vous trouverez tout ce que nous faisons sur notre site Internet qui est un véritable miroir du débat et qui le restera puisque ce site restera ouvert au-delà du débat, au moins un an après la fin du débat. Mais en général, d'ailleurs, la Commission nationale les garde à disposition. Vous pouvez aujourd'hui par exemple retrouver les verbatims des réunions de CDG Express qui ont eu lieu il y a 5 ans, je crois. Principe enfin d'argumentation. C'est-à-dire que tout ce qui est dit dans le débat public doit en principe être argumenté, c'est-à-dire trouver des fondements rationnels. Voilà pour les principes qui constituent l'éthique du débat public.

Ce débat, il dure 4 mois. Il a une particularité pour ce qui concerne le réseau de transport du Grand Paris, à savoir que l'on applique la loi de 2002, mais que nous avons adopté un certain nombre de dispositions spécifiques compte tenu du caractère du projet. C'est-à-dire que notamment compte tenu de son énormité géographique, nous avons institué une Commission de 12 membres et non plus de 3 à 7 membres comme dans les débats publics classiques. Mais cette Commission fonctionne pendant les 4 mois du débat, et elle aura comme n'importe quelle autre Commission deux mois, c'est-à-dire à partir du premier février. En février-mars, la Commission devra élaborer son compte-rendu. Je dis bien son compte-rendu et pas son rapport. La Commission ne rendra pas un avis. Elle n'émettra pas ses opinions. Ses opinions, si j'ose dire, n'intéressent pas grand monde, et elle n'a d'ailleurs pas le droit des les exprimer. Ce qui est intéressant, c'est d'exprimer les avis qui auront été indiqués, et nous allons voir dans quelques instants qu'au bout seulement de quatre semaines de débat, cela commence à être riche. Il commence à y avoir beaucoup de matériaux rassemblés. Nous avons d'ailleurs maintenant le devoir de commencer à penser à ce compte-rendu que nous aurons très peu de temps pour faire.

Et à l'issu de cette période de compte-rendu, c'est-à-dire le premier avril, il reviendra au maître d'ouvrage qui aura deux mois pour le faire, d'émettre une réaction tout à fait officielle, écrite, et également argumentée sur les conséquences du débat public. Et il sera entré, mais Monsieur VERON le dirait beaucoup mieux que moi, dans la phase de préparation de son schéma directeur.

Voilà comment fonctionne le débat avec un certain nombre d'outils dont je crois devoir appeler votre attention sur certains. L'outil informatique, l'outil Internet est tout à fait essentiel. C'est-à-dire qu'il permet de mettre à la disposition du public l'ensemble des documents du débat, par exemple l'intégralité du dossier du maître d'ouvrage. Vous pouvez aussi le trouver sous forme papier d'ailleurs à la sortie de cette réunion. Nous l'envoyons à toute personne qui le demande gratuitement bien entendu. Mais il y a aussi une facilité de consultation de ce document et de beaucoup d'autres. Et de plus en plus d'ailleurs, au fur et à mesure que le temps passe, le site s'enrichit. Il s'enrichit notamment les questions qui sont posées et des réponses qui sont apportées ainsi que des avis, des contributions, des cahiers d'acteur qui sont la forme la plus élaborée de la contribution. Il y a toute une richesse qui s'accumule et si, comme je le pense, il y a des gens qui sont intéressés par l'ensemble de ce débat et pas seulement par un aspect, ils peuvent suivre ce débat sur l'Internet et découvrir... En plus, il y a des classements thématiques. Donc si par exemple vous êtes intéressé par les questions de financement ou les questions d'urbanisme, vous trouverez les classements thématiques qui vous permettront de vous y retrouver. Vous trouverez aussi les verbatims complets des 50 réunions publiques, puisqu'il y aura un peu plus de 50 réunions publiques. Et donc, vous avez là toute une richesse d'informations.

Et nous vous demandons, ce que nous vous proposons, c'est non seulement de vous informer, mais de dire ce que vous pensez à travers justement ces systèmes de contribution. Il vous est extrêmement facile avec un ordinateur d'apporter votre contribution, longue ou pas longue. Cela n'a aucune importance. Ce qui est important, c'est d'avoir votre sentiment. Vous pouvez d'ailleurs le faire aussi simplement par courrier en nous écrivant au 100 avenue de Suffren.

Voilà pour ce déroulement du débat. Tout à l'heure, Joëlle va vous donner quelques prescriptions que j'appelle les règles du jeu, de façon à ce que notre séance se déroule bien.

Je voudrais simplement terminer sur quelques chiffres. Je vais demander d'ailleurs à la régie de nous faire passer le slide. Je vous disais tout à l'heure que le débat commence à prendre forme. Aujourd'hui, nous avons plus de 50 000 visites sur le site Internet, et depuis son ouverture le premier septembre. C'est assez significatif parce que dans d'autres débats publics portant sur des territoires d'un ou deux d'habitants, nous arrivons péniblement, si j'ose dire, à 15 ou 25 000 connexions sur 4 mois. Là, nous sommes déjà... Mais enfin, c'est la vertu de la région parisienne. Mais enfin, 50 000 visites sur quatre semaines, c'est tout de même beaucoup. Nous avons reçu, dit ma petite fiche, 256 questions, dont beaucoup ont déjà reçu des réponses. Nous avons reçu 131 avis et 11 contributions publiés sur le site Internet, et il y a déjà 22 cahiers d'acteur, dont huit d'ailleurs sont communs avec le débat

public sur le projet Arc Express qui se déroule exactement selon le même timing, et d'ailleurs avec un certain nombre de réunions communes.

Voilà, je m'aperçois que nous nous sommes lancés, Madame FODOR et moi, sans offrir à Monsieur BRAOUEZEC qui je crois est présent, la possibilité, comme nous le faisons généralement, de dire un mot d'accueil. Il est peut-être un peu tard maintenant, mais enfin si vous le souhaitez, c'est comme vous l'entendez Monsieur le Maire.

Patrick BRAOUEZEC, Président de la communauté d'agglomération de Plaine Commune :
bonsoir et bienvenue à chacune et chacun d'entre vous. Je crois que vous ne pouviez pas choisir un meilleur endroit - peut-être difficile à trouver pour certains, par rapport au nombre que nous étions à la Plaine-Saint-Denis, au Stade de France, il y a quelques jours - pour parler du sujet d'urbanisme et quartier. D'après Antoine FAYET, qui connaît bien la géographie de ce lieu, certains d'entre vous sont sur Aubervilliers et d'autres sont sur Saint-Denis d'après lui.

D'après moi, ce n'est pas tout à fait exact. Vous êtes tous sur Saint-Denis parce que la frontière est juste entre les deux bâtiments. Toujours est-il que vous êtes sur un territoire en profonde mutation, en profonde transformation. La question de ce jour sur urbanisme et quartier est au cœur de notre réflexion depuis maintenant plusieurs années, même plusieurs décennies puisque le premier travail que nous avons mené, et quand je dis nous, c'est y compris nos prédécesseurs, les élus d'Aubervilliers et de Saint-Denis, sur la Plaine Saint-Denis date de 1988-89. C'est à ce moment-là que faute de pouvoir et de... Je n'avais pas vu Jacques SALVATOR qui est présent. Je voudrais le saluer, le Maire d'Aubervilliers, qui se cache. J'ai essayé de le joindre pour lui demander s'il voulait intervenir aussi pour souhaiter la bienvenue.

Et nous avons beaucoup travaillé sur la mutation de ce territoire, puisque vous ne le savez peut-être pas, mais c'était un territoire marqué par l'industrie. C'était le plus grand bassin industriel européen pendant plusieurs décennies. Et puis du milieu des années 60 jusqu'au milieu des années 80, ce territoire a vu la désindustrialisation, et la délocalisation d'entreprises nombreuses. Nous avons perdu plus de 20 000 emplois sur l'ensemble des villes d'Aubervilliers et de Saint-Denis.

Aujourd'hui, c'est un territoire qui en plein renouveau. Nous avons dès le départ dit « chiche » par rapport au travail qui nous était proposé par l'équipe de Christian BLANC, quand celui-ci était Secrétaire d'État, autour de l'idée de pôle de développement, puisque l'État avait ciblé un site qui est sur notre territoire, le site de Pleyel, comme étant un des pôles de développement du territoire francilien. Chiche y compris pour travailler sur un contrat de développement territorial, mais en y mettant effectivement du contenu. En tout cas, c'est le contenu que l'on essaiera de faire passer. A savoir que pour nous, il peut y avoir effectivement un cœur dans ce pôle de développement, mais que ce pôle de développement doit irriguer le territoire d'une manière large, et au-delà du territoire de Plaine commune qui est composée de huit villes. Nous pensons par exemple que Val-de-France et d'autres

territoires qui sont aujourd'hui délaissés, et en tout cas avec peu de possibilité de développement, doivent pouvoir bénéficier du développement de ce pôle de développement que constitue Pleyel.

Vous le savez, nous sommes sur un territoire francilien qui est un territoire riche, mais qui a paradoxalement des inégalités sociales, spatiales et territoriales très importantes. Et ces inégalités ne se réduisent pas. Elles ont même tendance à s'accroître et à s'accélérer, et ce dans tous les domaines que ce soit dans le domaine de l'emploi, le domaine de la santé, de la formation, de l'éducation etc.

C'est dire que pour nous, l'enjeu du Grand Paris... Et si nous voulons que le Grand Paris soit de nouveau attractif ou reprenne une place primordiale dans l'attractivité européenne, cela passe aussi par la réduction de ces inégalités sociales, spatiales et territoriales. Il y a le débat sur les moyens de transport et la façon dont nous allons régler ces problèmes de transport et de déplacement, et notamment de déplacement et de désenclavement des quartiers les plus en difficulté. Nous leur permettons notamment l'accessibilité à l'emploi, mais c'est aussi la question, la façon dont nous traiterons de ces pôles de développement et la façon dont nous pourrions irriguer l'ensemble du territoire autour de la valeur ajoutée que constituent ces pôles de développement. Et c'est pour nous une des questions essentielles.

Comment autour du pôle de développement de Pleyel mais aussi autour du pôle de développement du Bourget qui nous est très proche, nous allons pouvoir irriguer l'ensemble des territoires et des quartiers qui sont aujourd'hui parfois délaissés, même si les politiques de rénovation urbaine ont contribué à requalifier un certain nombre d'entre eux. Je pense que c'est un des enjeux du débat de ce soir : savoir comment autour de ces pôles de développement, avec le contenu que l'on mettra dans ces contrats de développement territoriaux, nous pourrions régler ou non un certain nombre d'inégalités sociales et territoriales. Si nous ne le faisons pas, je pense que nous n'aurons pas réussi le travail qui est le nôtre. C'est à nous de faire en sorte que ce soir, il y ait un certain nombre de propositions, d'amorces de proposition en tout cas, qui puissent se faire jour, de façon à ce que nos contrats de développement territoriaux prennent bien la mesure des enjeux qui nous sont posés. Et je vous laisse.

Joëlle FODOR-ESKENAZI : pour compléter la présentation de Claude sur la procédure, je voulais juste vous indiquer qu'à l'entrée, il y avait un petit dépliant, mais qui ne donne pas les dernières dates d'actualité. Je vous demanderai de bien vouloir aller sur le site pour que vous puissiez avoir les dates exactes.

Je vais rappeler les règles du jeu, comme le disait Claude. Je vais vous donner quelques précisions sur le déroulement de la réunion. Le maître d'ouvrage va d'abord présenter son projet. A l'issue de cette présentation, je donnerai la parole à la salle, mais j'alternerais en sollicitant aussi nos intervenants sur scène pour qu'ils nous éclairent sur la thématique abordée. Chaque intervention dans la salle est limitée pour tous à trois minutes. Vous aurez normalement un chronomètre qui s'affiche sur l'écran, et vous avez des micros baladeurs.

Vous pouvez aussi poser des questions écrites, et merci d'avance de vous présenter très distinctement afin que la qualité des verbatims puisse être effective. Je passe la parole au maître d'ouvrage.

Catherine BARBE, Société du Grand Paris : je crois qu'on avait prévu la diffusion d'un petit film avant, en introduction.

Projection d'un film

Mesdames, Messieurs, avant d'aborder la problématique urbanisme et quartier de ce soir, je vais rappeler quand même brièvement les caractéristiques du projet de métro Grand Paris, même si le petit film vous en a présenté les principales caractéristiques. Un métro automatique, d'abord de 155 kilomètres constitués de deux rocade qui s'enroulent autour d'un axe central, la ligne 14, prolongé vers les deux aéroports d'Orly et de Roissy Charles de Gaulle. Ce nouveau réseau est doté d'une quarantaine de gares nouvelles. La plupart sont en correspondance avec des RER, des transiliens, des métros ou des tramways. Cette infrastructure accueillera deux millions de voyageurs par jour dès son ouverture, et sans doute trois millions à terme. En tout cas, elle est dimensionnée pour cela, et la vitesse moyenne sera de l'ordre de 65km/h en tenant compte des arrêts en gare, ce qui est assez élevé par rapport aux vitesses pratiquées aujourd'hui.

En ce qui concerne la ligne rouge, c'est une ligne de rocade qui permet de répondre à une des grandes carences du réseau actuel, à savoir les liaisons de banlieue à banlieue. Elle relie le Bourget à La Défense, via l'est de la Seine-Saint-Denis, Chelles dans la Seine-et-Marne, le Val-de-Marne et les Hauts de Seine. D'une longueur de 60 kilomètres, elle compte 23 gares, et permettra de desservir entre 800 000 et 1 000 000 de voyageurs par jour, soit l'équivalent de la ligne A du RER aujourd'hui, qui elle est beaucoup plus longue.

La ligne rouge facilite l'accès au bassin d'emploi des pôles du Bourget, de Roissy et de la cité Descartes. Mais elle va aussi permettre de restructurer et requalifier le tissu urbain de certains quartiers, principalement à l'est de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne. Enfin vous voyez apparaître à l'écran toutes les correspondances avec les lignes existantes et futures.

La ligne verte est longue de 75 kilomètres, et relie les deux aéroports, Charles de Gaulle et Orly par l'ouest, via La Défense, Versailles et le plateau de Saclay. Cette ligne disposera de 16 gares, et permettra de transporter de 400 000 à 500 000 voyageurs par jour. Elle fait l'objet de plusieurs variantes qui sont soumises aujourd'hui au débat public.

Enfin, la ligne bleue, longue de 50 kilomètres, dont 9 kilomètres correspondent à la ligne 14 actuelle, permet le maillage avec le cœur de Paris, et une liaison stratégique avec les aéroports et plusieurs gares TGV, ce qui permettra une ouverture et des échanges facilités avec la France et le reste du monde.

Ce tracé a été choisi pour trois séries de raisons : des raisons économiques tout d'abord, pour relier des territoires à fort potentiel et pour favoriser la croissance ; des raisons sociales, pour améliorer le quotidien des habitants de la Métropole en favorisant les déplacements et pour désenclaver les territoires dont les habitants n'ont pas accès aux pôles d'emploi ; et puis des raisons environnementales, comme la préservation des espaces naturels et agricoles, la prise en compte des risques naturels, et la réduction des pollutions et des nuisances.

La construction de ce nouveau réseau de transport va avoir des conséquences très importantes sur l'urbanisme de la métropole parisienne, et la question que nous avons à nous poser aujourd'hui, c'est quel peut être le rôle de la Société du Grand Paris dans cette dimension urbaine du projet de métro Grand Paris.

Alors, le rôle de la Société du Grand Paris en matière d'urbanisme est défini par trois choses. D'une part, par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. D'autre part par le contexte urbain, qui a déterminé les propositions d'implantation des gares qui sont proposées dans le projet de la Société du Grand Paris. Et puis par les contraintes qui sont liées à sa mission. Il faut que les projets d'urbanisme n'entravent pas, ou respectent, ou s'harmonisent bien avec le calendrier de réalisation du réseau lui-même, et permettent une insertion harmonieuse des gares dans les quartiers existants et dans les nouveaux quartiers. Et il faut que la société puisse contribuer à la coordination des projets pour atteindre ses objectifs qui lui ont été assignés.

Alors quelques mots d'abord sur l'ambition urbaine de la loi Grand Paris elle-même. La Société du Grand Paris, comme vous le savez créée par cette loi, est chargée de concevoir et de réaliser le réseau de transport du Grand Paris. En revanche, en matière de projet urbain, la loi lui confère un rôle beaucoup plus modeste : celui d'assister le Préfet dans la préparation et la mise en cohérence des contrats de développement territorial, et le cas échéant, d'en assurer la réalisation comme aménageur. L'ambition urbaine est présente dans la loi relative au Grand Paris à deux titres, tout d'abord dans les objectifs, dans l'article 1 de la loi, qui sont fixés au projet Grand Paris. La première phrase est la suivante : « Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national. Il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux. » Ce sont donc des objectifs précis, des objectifs urbains qui sont dans l'introduction de cette loi relative au projet Grand Paris. Et donc l'objectif est bien un objectif d'urbanisme au-delà de la réalisation d'un réseau de transport. Et puis surtout la loi Grand Paris crée des outils, trois outils qui permettent d'atteindre des objectifs d'urbanisme au-delà des objectifs de création d'un réseau de transport qui sont évidemment son objet principal.

Trois outils nouveaux : tout d'abord le réseau de transport Grand Paris lui-même, qui est élaboré par la Société du Grand Paris, qui est soumis au débat public dans les conditions expliquées par Claude BERNET, qui sera amendé en conséquence et qui sera approuvé par décret en Conseil d'État. Il s'agit donc d'un document qui a une valeur réglementaire, et qui approuve en quelque sorte ce réseau qui est soumis aujourd'hui. Par le choix du tracé et de

la localisation des gares, ce réseau aura donc une incidence déterminante sur l'avenir des quartiers desservis.

Deuxième outil créé par la loi Grand Paris : les contrats de développement territorial. Monsieur BRAOUEZEC vient d'en parler. C'est une contribution tout à fait importante et innovante pour les praticiens de l'urbanisme. Certains les considèrent comme une nouvelle avancée de la politique contractuelle de l'État en matière de l'aménagement du territoire. D'autres y voient un retour de l'État dans le champ de l'urbanisme. Quoi qu'il en soit, les contrats de développement territorial créés par loi relative au Grand Paris sont, me semble-t-il, de quasi documents de planification urbaine à l'échelle du territoire urbain, communal ou intercommunal. Alors certes, ce sont des documents contractuels qui sont conclus entre l'État et la commune, ou les intercommunalités concernées.

Il s'appuie en outre sur de nombreux avis : l'avis de la région ; l'avis du département concerné ; de l'association des maires de France ; et également l'avis de deux nouveaux interlocuteurs dans le débat métropolitain, à savoir le syndicat d'étude Paris Métropole et l'atelier international du Grand Paris. Mais une fois approuvé par les collectivités signataires et soumis à l'enquête publique, il déclenche, s'ils l'ont prévu bien évidemment dans le corps du contrat de développement territorial, des effets juridiques qui peuvent être importants. Les contrats de développement territorial peuvent créer des zones de préemption, les ZAD. Ils peuvent entraîner une obligation de mise en compatibilité des documents d'urbanisme réglementaires locaux ou régionaux, c'est-à-dire en gros une obligation d'adapter les PLU pour permettre la réalisation du programme d'aménagement et de construction compris dans le contrat de développement territorial. Ils doivent comporter un volet programmation urbaine en matière de logement tout particulièrement, et de logement social, et ils peuvent également choisir qui seront les opérateurs urbains sur le territoire des contrats de développement territorial, et plus particulièrement pour la mise en œuvre des projets urbains qu'ils comprennent. Le calendrier d'élaboration des contrats de développement territorial est en outre enfermé par la loi dans un délai très court, puisqu'il s'achève vraisemblablement aux alentours de la fin de l'année 2012, et même encore plutôt pour le plateau de Saclay.

Enfin, troisième outil créé par la loi Grand Paris, c'est la société Grand Paris, à savoir un établissement public de l'État, établissement public industriel et commercial, qui a pour mission principale, je l'ai dit, de concevoir et de réaliser le réseau de transport, mais à qui la loi confère également deux attributions spécifiques en matière d'urbanisme. D'une part, l'établissement public Société du Grand Paris assiste le représentant de l'état dans la région, c'est-à-dire le Préfet, pour la préparation et la mise en cohérence des contrats de développement territorial. Et d'autre part, l'établissement public Société du Grand Paris peut conduire des opérations d'aménagement et de construction.

Alors parmi ces trois outils, le plus déterminant sur l'urbanisme de la métropole parisienne, celui qui motive directement la discussion d'aujourd'hui, c'est bien entendu le choix du

réseau de transport et de la localisation des gares, et c'est maintenant le point que je voudrais développer.

En effet, il me semblait important aujourd'hui de nous interroger sur les caractéristiques des quartiers desservis par le projet de métro Grand Paris. La quarantaine de gares qui sont proposées dans le dossier de la Société du Grand Paris s'insèrent dans des quartiers dont les caractéristiques urbaines sont forcément très différentes d'un site à l'autre. Il me semble qu'on peut néanmoins essayer de dresser une courte typologie des quartiers concernés afin de mieux cerner, d'essayer de mieux cerner ensemble, les effets urbains attendus.

Alors premier type de quartier. Ce sont les quartiers d'emploi. Et nous imaginons que le projet de métro Grand Paris doit pouvoir en renforcer l'attractivité. En effet, le projet de tracé, vous l'avez vu, repose sur une mise en relation des sites économiques et scientifiques les plus importants de la région parisienne : les aéroports ; La Défense ; l'université de Paris Est et le plateau de Saclay ; mais aussi le cœur de Paris grâce à l'intégration de la ligne 14 dans le réseau Grand Paris. C'est trop souvent cette caractéristique qui a été mise en avant pour qualifier le projet Grand Paris. Et pourtant, seulement un quart des gares proposées s'insèrent dans des quartiers présentant ces caractéristiques de pôle d'emploi et de recherche, un quart seulement. Il est évident que la mise en relation de ces quartiers d'affaires existants ou en cours de constitution va renforcer leur attractivité économique. Et les projets urbains qui seront développés bénéficieront de cette desserte améliorée. Leur vocation d'emploi n'en sera que renforcée.

Cependant, elle ne doit pas se faire au détriment d'une mixité fonctionnelle et sociale qui est trop souvent absente des sites existants, en particulier à La Défense. Et il serait bien que les projets urbains prennent en compte cette préoccupation si elle n'est pas rendue impossible évidemment par des contraintes locales, comme par exemple les servitudes de bruit auprès des aéroports.

Deuxième type de quartier desservi par le projet de réseau de la Société du Grand Paris : les quartiers difficiles. Plus d'un quart des gares proposées dans le projet Grand Paris se situent soit au cœur, soit à la périphérie immédiate de quartiers difficiles le plus souvent classés en politique de la ville depuis plusieurs décennies. Je crois que c'est un des points forts du projet Grand Paris, et cette caractéristique ne se réduit pas au seul tronçon Nord-Est. Elle concerne l'ensemble du tracé. En effet, ce choix de desservir un grand nombre de grands ensembles relève des principes même qui ont guidé le choix du tracé, c'est-à-dire mettre en relation les pôles d'emploi constitués ou émergents, et des bassins d'emploi marginalisés faute de dessertes suffisantes.

Ainsi, le métro Grand Paris permettra d'intégrer au Grand Paris un certain nombre de quartiers qui en sont en partie exclus aujourd'hui : les quartiers du Val-de-France ; Sarcelles ; Villiers-le-Bel, Aulnay-sous-Bois ; Sevran ; Clichy-sous-Bois ; Montfermeil, nous l'avons dit souvent, mais également certains quartiers de Saint-Denis ; de Champigny-sur-Marne ; de Gennevilliers ; de Nanterre et d'autres encore. Pour ces quartiers, la venue d'un métro

automatique en proximité a plusieurs effets bénéfiques, avec d'abord un désenclavement physique en permettant à ces quartiers souvent mal desservis, Clichy-Montfermeil, Aulnay nord, Sarcelle, de bénéficier d'une liaison vers les centres urbains et économiques de la région capitale, comme le montre la carte qui est projetée sous vos yeux. Un désenclavement également économique et social en rapprochant les habitants des pôles d'emploi. Nous citons souvent l'accès à Roissy qui est aujourd'hui très difficile et très laborieux pour les habitants de Clichy-Montfermeil et d'Aulnay.

Troisième avantage, une restructuration urbaine. La venue d'un métro peut être l'occasion de repenser la ville, en particulier dans ces quartiers où l'urbanisme est peu dense avec beaucoup d'espaces libres souvent publics et facilement urbanisables. Ce sont des quartiers où le potentiel de transformation est très fort. Cette transformation est certes déjà à l'œuvre avec les projets en RU, mais nous pensons que la venue d'un transport collectif lourd viendra amplifier cette restructuration.

Autre avantage pour ces quartiers, une possibilité de diversification. Ces quartiers souffrent le plus souvent de mono fonctionnalité. Ce sont des quartiers résidentiels où l'activité économique, culturelle et commerciale a du mal à s'implanter. L'arrivée du métro, en créant de nouveaux flux, donnera à ces quartiers de nouvelles possibilités de se développer économiquement, et permettra tout particulièrement de renforcer et de pérenniser une économie résidentielle qui fait défaut aujourd'hui. Je pense au commerce de proximité, loisir, café-restaurant éventuellement.

Enfin, une meilleure desserte, c'est aussi une possibilité de renforcer la mixité sociale des quartiers dans des quartiers composés majoritairement de logement social. Le renforcement de leur attractivité par le transport, mais aussi par les projets urbains associés, est également un moyen de diversifier le type d'habitat, par exemple par la construction de collectifs ou de semi-collectifs en logement libre, à destination des classes moyennes.

Troisième type ou catégorie me semble-t-il de quartiers desservis par le projet de métro Grand Paris, ce sont les quartiers de friches industrielles et ferroviaires, dont le projet de métro de Grand Paris peut accélérer le renouvellement urbain. Là encore, à peu près un quart de sites proposés pour les futures gares du réseau Grand Paris se situent au cœur ou en bordure de friches industrielles ou ferroviaires couvrant souvent plusieurs dizaines d'hectares. Ces friches créent des coupures urbaines très importantes - vous en avez une illustration sous les yeux - enclavant les quartiers qui débordent. Certaines de ces friches ont déjà fait l'objet de premières études urbaines, par exemple dans le périmètre de l'opération d'aménagement Seine-Amont. Sur d'autres sites, les collectivités territoriales ont engagé des réflexions d'aménagement. Je pense par exemple au Bourget ou à Clichy-Montfermeil. Ou bien les collectivités territoriales ont engagé des études de programmation thématique, comme ici à Plaine Commune, avec l'étude de stratégie d'implantation du cluster de la création.

Il y a dans ces sites un potentiel d'aménagement qui pourra se traduire par une programmation de construction importante, et notamment de logements, dans le cadre des contrats de développement territorial. Monsieur BRAOUEZEC y a fait allusion dans son allocution d'introduction. Cette offre plus abondante et bien desservie, si elle s'insère dans des projets urbains de qualité, si elle combine des emplois de proximité, la réalisation d'équipements publics appropriés, des commerces de proximité, des lieux de loisir, des lieux de création artistique, pourra aussi je l'espère contribuer à limiter l'étalement urbain dans la région parisienne.

Enfin quatrième type de quartiers desservis par le réseau du métro Grand Paris, ce sont des quartiers existants. Un grand nombre de gares vont aussi s'implanter à proximité de quartiers déjà anciennement urbanisés, voire au cœur de quartiers anciennement urbanisés, soit avec une densité importante, sous forme d'immeubles, soit de manière moins dense, mais néanmoins très urbaine, dans des quartiers pavillonnaires construits dans la première moitié du XXe siècle.

Dans les deux cas, les projets urbains générés par l'arrivée d'une gare du réseau Grand Paris, le plus souvent en interconnexion avec une gare existante, seront forcément limités, puisque la disponibilité foncière est nécessairement plus faible. Mais ça n'est pas pour ça que le réseau Grand Paris n'aura aucun effet sur ces quartiers. D'abord, il me semble que nous devons apporter un soin attentif : à la programmation de la gare elle-même, aux commerces qui pourraient y être installés, voire aux équipements publics, aux fonctions d'intermodalité qu'elle pourrait également abriter ; à l'insertion de la gare dans le tissu urbain existant, ce qui sera d'autant plus nécessaire que ce tissu urbain existant est déjà très constitué ; et puis à l'harmonie de cette gare avec les espaces publics environnants. La gare devra contribuer à renforcer l'animation et la sécurité des quartiers, et espérons-le également à renforcer leur spécificité et leur identité de quartier.

Voilà en quoi l'amélioration de la desserte d'une quarantaine de quartiers peut favoriser une importante relance des projets urbains dans la métropole parisienne. Et toutefois, cette dynamique ne se mettra en place durablement que si un certain nombre de contraintes ne sont pas négligées.

Quelles sont de mon point de vue ces contraintes ? Tout d'abord, je crois qu'il ne faut pas oublier la durée des processus à mettre en œuvre. Une opération d'aménagement dure au moins une dizaine d'années avant d'être achevée, plutôt 20 ou 30 ans pour les plus importantes. Les effets du projet Grand Paris sur l'aménagement du territoire métropolitain ne seront donc pas immédiats. Ils vont s'étaler sur plusieurs décennies, et se cumuler au fil du temps.

Deuxième contrainte, le calendrier de chaque opération d'aménagement devrait être compatible avec l'arrivée du métro. En effet, les gares et les équipements annexes, les stationnements vélo ou automobile, les gares routières, devront être livrés à temps. Et les espaces publics aux abords des gares devront être préalablement réaménagés, voire peut-

être dans certains cas redimensionnés ou mieux articulés avec la voirie existante. Il faut des rues pour accéder à la gare, avec des trottoirs suffisamment dimensionnés pour tenir compte des flux de piétons qui vont y circuler. Et le phasage des projets urbains devra donc prendre en compte ces contraintes qui sont importantes pour tous.

Troisième contrainte, la programmation de chaque projet urbain devra être pertinente, notamment dans le cadre des contrats de développement territorial. C'est-à-dire qu'elle permet à la fois de viser un équilibre financier des opérations d'aménagement, mais aussi de créer de véritables quartiers diversifiés. Nous savons tous, professionnels de l'urbanisme, que c'est un équilibre qui est toujours difficile à atteindre et spécifique à chaque opération.

Enfin, la localisation harmonieuse et coordonnée des programmes sur l'ensemble du linéaire du réseau est indispensable pour contribuer au rééquilibrage de l'agglomération. Je pense en priorité en disant cela aux différentes catégories de logement, logement social, logement intermédiaire, logement non aidé, dont nous voyons bien qu'il est important que leur localisation s'équilibre sur l'ensemble du réseau et sur l'ensemble du tracé à proximité des différentes gares. Mais cela vaut également pour d'autres types de programme, et je pense par exemple à la construction d'hôtels. Il serait dommage qu'il y ait des hôtels qui se construisent simultanément à côté de toutes les gares. Il faut donc avoir une programmation transversale de l'ensemble des projets si possible, et de la même manière pour tout ce qui est par exemple lieu de création et diffusion de l'innovation, emplois de proximité, etc.

Enfin, seule une programmation totale de logement suffisamment importante peut contribuer à retenir dans la métropole parisienne des familles qui sinon quitteraient Paris et l'agglomération faute d'offres suffisantes. Pour conclure, je crois que la loi crée des outils nouveaux. Et en outre, elle concrétise l'intérêt national du projet et l'engagement de l'État. Mais encore faut-il que la volonté de faire s'exprime fortement localement, et que les communes et les intercommunalités se saisissent de ces opportunités.

Mon expérience m'a appris que les projets urbains doivent être portés et acceptés localement pour avancer. Les projets contestés ne font que produire des contentieux multiples, et des chantiers qui s'éternisent au détriment de la qualité de vie des habitants. La Société du Grand Paris doit à mon sens être le facilitateur, le coordinateur et dans certains cas, là où il n'y a pas d'opérateur territorialement légitime, l'aménageur des projets urbains. Mais elle ne les décidera pas à la place des élus et des habitants.

Je crois que la loi Grand Paris permet de faire bien davantage qu'un réseau de transport nouveau et des gares supplémentaires, mais uniquement si les acteurs locaux et nationaux en sont d'accord. Je vous remercie.

Applaudissements

Joëlle FODOR ESKENAZI : merci beaucoup pour cette très brillante démonstration, et je laisse la parole à la salle pour quelques questions sur ce sujet avant de faire passer la parole à un des intervenants. Y a-t-il des questions ?

M. MAIZA, Citoyen d'Aubervilliers : oui bonjour, je suis un citoyen d'Aubervilliers. Je veux réagir par la fin de l'intervention de la représentante de la Société du Grand Paris, sur le point de la programmation harmonieuse de logements. J'ai entendu aussi juste avant qu'un des pouvoirs de la Société du Grand Paris sera de pouvoir préempter les terrains. Ma question... La préemption est envisagée. Je devine des hochements de tête. J'aurai sûrement une réponse. La grande question, mon interrogation, c'est effectivement, tout est basé sur la mobilité et les déplacements. Et en fait, le projet de déplacement va permettre de redessiner un petit peu toute l'agglomération dans la grande acceptation du terme. Aujourd'hui, nous souffrons de quartiers fortement stigmatisés où il y a beaucoup de logement social. Pour être clair, des villes qui appliquent la loi SRU et même au-delà. Quid des villes et des sites près des clusters qui n'appliquent pas la loi SRU ? C'est là où je parlais de préemption. Merci.

Joëlle FODOR ESKENAZI : vous pouvez répondre à la question ?

Catherine BARBE : je crois qu'en matière d'application de la loi SRU, c'est peut-être plutôt les services de l'État qui sont responsables de son application. Je ne sais pas s'ils peuvent nous apporter des éléments de réponse.

Claude BERNET : La direction de l'équipement, par exemple, est-elle représentée ici ? Oui ? Nous lui donnons le micro. Madame.

Catherine BRIMBAL, DRIHL : oui Catherine BRIMBAL, je suis modestement responsable d'un service d'étude à la direction régionale et interdépartementale de l'hébergement et du logement, créé au premier juillet. Quid de la loi SRU dans le Grand Paris ? Je pense que l'on est dans une perspective de moyen et long terme. Aujourd'hui, la loi SRU s'applique et je dirai... En tout cas sur le centre de l'agglomération, peu sont les communes qui sont concernées qui ne respectent pas les obligations. Et je pense qu'elles vont être aussi mobilisées. Et je dirai que l'impératif de mixité sociale et fonctionnelle qui a été rappelé va s'imposer également à elles dans la dynamique du Grand Paris. Je suis désolée de ne pas vous donner une réponse plus précise, puisque en fait, nous sommes d'un côté sur un projet d'aménagement à 20 ou 30 ans, et d'un autre côté sur une loi qui s'applique quasiment année après année avec des bilans trisannuels, enfin je dirai qui commence à produire ses effets.

Christian Curé, DRIEA (Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement) : oui simplement pour compléter le propos. Très clairement, je pense que la loi du Grand Paris ne diverge pas de la loi qui s'applique aujourd'hui à toutes les communes, et qui leur fait obligation de porter à 20 % le taux de leurs logements sociaux sur, vous savez, un calendrier qui s'étale sur trois fois sept ans. Je pense que ce processus là se poursuit. Il trouve son application très concrète dans la mise en œuvre des programmes locaux de l'habitat. Et de ce point de vue, il ne fait aucun doute que les contrats de développement territoriaux, qui n'ont pas vocation de refaire les PLH, devront bien entendu être en conformité avec les programmes locaux de l'habitat. Voilà ce que je peux vous dire.

Catherine BARBE : juste d'un mot pour dire que la loi dit clairement effectivement que les contrats de développement territorial doivent comprendre une obligation de respecter les objectifs de logement social de la loi SRU. C'est la seule obligation contenue pour les contrats de développement territorial. Elle a donc d'autant plus de force.

Michel CANTAL-DUPART, Architecte Urbaniste : je voudrais poser une question, parce que je demande un petit éclaircissement. Il est bien évidemment, et vous l'avez très bien dit Madame, que ce que vont être les contrats de développement territoriaux est une chance très importante pour l'urbanisme. Cela globalise un certain nombre de choses. Ce sera intercommunal, enfin cela risque ou cela peut être intercommunal, et en cela, ce sera sûrement être très positif. J'ai bien entendu votre exemple sur la régulation programmatique concernant les hôtels. Mais comment justement, qui et par quels moyens va-t-on pouvoir développer une stratégie qui coordonne les actions sur les 40 petites défenses, enfin j'entends Paris-la-Défense, que l'on va créer comme cela autour de diverses gares en agglomération parisienne.

Catherine BARBE : là encore, c'est à l'initiative du Préfet. Mais comme je l'ai dit tout à l'heure, la loi prévoit que la Société du Grand Paris assiste le Préfet pour la préparation et la mise en cohérence des contrats de développement territorial. Et quand j'ai développé cette idée de coordination et d'harmonisation sur l'ensemble du réseau, c'est parce que je pense que c'est le cœur de la mise en cohérence qui est évoquée dans la loi, et qui me semble absolument indispensable pour renforcer l'effet de levier que va créer ce réseau de transport sur l'urbanisme francilien. Si nous ne le faisons pas, il va y avoir effectivement des projets urbains ou des initiatives privées qui vont spontanément s'organiser sur le territoire métropolitain qui va être desservi par le réseau. Et je pense qu'en partie, les choses vont se neutraliser les unes les autres et créer parfois une offre excédentaire sur des pans de marché qui sont peut-être déficitaires aujourd'hui, mais qui du coup deviendraient surabondants. Mais c'est une interprétation personnelle à ce stade, puisque nous sommes en train de mettre les outils. Et quand je dis nous, c'est les administrations d'État, la société du Grand Paris, et les collectivités territoriales concernées. Je crois donc que c'est « faire ensemble ».

Joëlle FODOR-ESKENAZI : je prends encore cette question puis je passerai la parole à un intervenant Monsieur DUGENY. Excusez-moi, je vous ai vu Monsieur le Maire. Je vous passe la parole après.

Clément JEAN JACQUES, Habitant de Saint-Denis : Une vision un peu que j'ai par rapport à ça, c'est que c'est un peu contradictoire. Nous voyons effectivement que l'on est en train de travailler sur un grand transport, et nous savons qu'en fait, il va falloir, compte tenu de tout un tas de réductions d'énergie, réduire nos déplacements. La question que je me pose par rapport à l'urbanisation, c'est comment nous allons aussi travailler pour que les salariés ne travaillent pas trop loin de leurs emplois, parce que cela recoupe un peu la question qui a été posée par rapport à la mixité. Parce que si nous prenons l'Ouest, le grand Ouest de Paris, la mixité elle n'est quand même pas globalement très bien répartie. Et donc par rapport à

cela, comment par rapport aux attraits des emplois, nous allons réussir à mixer ? Parce que l'intérêt de se déplacer et de faire 50 kilomètres tous les jours pour traverser toute une région, je ne sais pas si c'est le sens de l'histoire. Je me pose la question. Comment allons-nous faire pour inciter les gens aussi à travailler et habiter à côté ?

Catherine BARBE : je crois que c'est un peu le vœu de tous les urbanistes d'arriver à avoir des projets urbains qui soient le plus mixtes possibles, puisque l'on sait qu'en fabriquant des morceaux de ville où il y a à la fois des emplois, des logements, des équipements, des équipements de loisir aussi, des lieux de création, nous créons des morceaux de ville qui vivent beaucoup mieux. Quand j'appelle de mes vœux des projets urbains publics, c'est aussi pour que l'on puisse avoir ces objectifs de mixité. Je pense que c'est quand même une idée qui est assez largement répandue maintenant en France, particulièrement chez les élus. Et je pense qu'il y a peu de risque que nous voyons s'élever autour des gares du Grand Paris, des projets qui ne seraient que des ensembles de bureaux ou que des ensembles d'activités, sauf encore une fois quand nous ne pouvons pas construire autre chose par exemple autour des aéroports, où il y a évidemment des servitudes liées au bruit du trafic aéroportuaire qui interdisent de construire des logements.

Joëlle FODOR-ESKENAZI : Monsieur le Maire.

Jacques SALVATOR, Maire d'Aubervilliers : l'abandon dans la loi sur le Grand Paris des périmètres qui étaient initialement prévus nous avait laissé espérer que la conception des contrats de développement territorial était nouvelle, et que l'on ne se référait pas à une simple image qui consisterait, autour des pôles-gares ainsi créés, d'accumuler des bureaux ou des logements dans un périmètre qui aurait, et qui serait un lieu de non-droit ou de droit différent en termes d'aménagement. Nous avons espéré à ce moment-là, lorsque le périmètre avait disparu, que les contrats de développement territorial seraient un peu plus précisés dans la loi, dans leur contenu, dans leur étendu, dans la manière d'être négociés. Et j'avais sans doute ingénument compris que le thème urbanisme et quartier avait rapport avec cela, c'est-à-dire que vous alliez nous présenter ce soir la manière dont les contrats de développement territoriaux allaient éventuellement se négocier avec les collectivités locales, quel allait en être leur contenu, et comment vous les conceviez. Et je suis un peu, non pas déçu parce qu'à mon âge, nous ne le sommes plus vraiment, mais je suis un peu surpris que ce ne soit pas le thème de votre intervention. Je veux dire que ce que vous nous avez présenté, nous le savions de puis très longtemps. Cela a été confirmé par la loi. Ce qui nous manque aujourd'hui, et ce qui pour nous fait débat et est intéressant, c'est la conception des contrats de développement territorial tels que vous pouvez les promouvoir, y compris même une importance dans le lien avec le futur projet Arc Express.

C'est vrai que le territoire ne se déploie pas de la même manière en fonction de l'irrigation et de la réticulation des moyens de transport. Et pour une ville comme Aubervilliers qui sera sans doute à plus de 20 minutes de Pleyel, nous sommes moins concernés par ce qui se fera à Pleyel que par l'articulation Pleyel-Arc Express à la mairie d'Aubervilliers, et l'aménagement des quartiers qui seront en quelques sortes reliés l'un à l'autre par ces

deux moyens de transport. Et cela, c'est important pour nous. Cela mérite que l'on en discute.

Et d'ailleurs, j'organise un conseil municipal extraordinaire le 16 novembre pour discuter de ces choses-là qui nous concernent très directement. Pour le reste, la manière dont vous nous présentez, c'est un peu évanescent. Et cela ne porte pas intérêt sur ce qui nous intéresse très directement sur les territoires c'est-à-dire comment nous nous désenclavons au Nord, comment nous pouvons répondre à l'arrivée de la grande gare, comment nous pouvons aménager différemment, et comment nous pouvons avoir des propositions de réticulation de territoires qui pour le coup nous intéressent. D'autant que le projet de Christian BLANC qui lui nous intéressait aussi, et surtout par ces territoires de la création, ces réseaux de créateur que l'on pourrait accueillir sur notre territoire, nous avons besoin d'en savoir plus si vous voulez en quelques sortes emporter notre adhésion entière.

Marc VERON, Président du Directoire de la Société du Grand Paris : Monsieur le Maire, si je refais brièvement l'histoire de cette notion de contrat de développement territorial, vous avez effectivement raison. A l'origine, nous avons abandonné l'idée de fixer une limite uniforme à ce que pourrait être le territoire dans lequel s'accompliraient ces contrats. Cette notion de 1 500 mètres que l'on a pu évoquer il y a largement plus d'un an a été assez rapidement abandonnée.

Alors ensuite un consensus s'est formé, notamment parmi les parlementaires, pour considérer que le champ pertinent devait être, outre bien entendu la commune d'accueil de la gare, toutes les communes qui, dans un principe de continuité géographique, s'accorderaient à considérer qu'elles ont un intérêt commun à négocier ce contrat de développement territorial. C'est la raison pour laquelle, je le dis à Michel CANTAL-DUPART, il est assez probable qu'il y aura infiniment moins de contrats de développement territorial que de nombre de gares, car un certain nombre de ces contrats tels qu'imaginés aujourd'hui englobent plusieurs gares.

Alors après, le législateur a étendu considérablement le nombre de matières susceptibles d'être traitées par ces contrats. A l'origine, il y avait très peu de choses. Et maintenant nous parlons d'aménagement, d'urbanisme, de logement, de mixité urbaine, de transport de surface... J'arrête là, mais je suis prêt à continuer. C'est une acception large.

Par ailleurs, les parlementaires ont également, d'ailleurs à la demande d'un député de la Seine-Saint-Denis, souhaité que la limite extrême de ces contrats de développement territorial ne soit pas nécessairement une commune dans son intégralité, mais puisse éventuellement être une portion de commune, de manière à ne pas nécessairement englober toute la commune dans les projets d'urbanisme définis par ledit contrat. Vous voyez que tout ceci concourt à donner une certaine plasticité à ces contrats, et que l'idée qui prévaut aujourd'hui, c'est qu'au fond, il n'y a pas de contrat type, et que l'on ne peut pas imaginer des contrats identiques selon les zones de pertinence.

Au passage, cela paraît assez évident quand nous regardons des situations extrêmes. Je prends vraiment pour caricaturer le propos deux extrêmes sociaux et géographiques. Vous avez entre le Pont-de-Neuilly et le territoire de Rueil, donc à l'intérieur des boucles de la Seine, six communes qui ont préfiguré cet examen de contrat de développement territorial en créant un syndicat d'étude. À l'autre extrémité, vous avez cinq communes dans la partie Nord-Est du tracé de métro, qui sont Sevran, Aulnay, Clichy-sous-Bois, Montfermeil, voilà, absolument, j'en oublie une forcément, Livry-Gargan. Cinq communes qui ont décidé là encore de former un contrat de développement territorial. Nous ne pouvons pas dire que les matières qui seront abordées à ces extrémités sociales et géographiques seront identiques. Personne ne peut le penser.

Et les contributions d'ailleurs des acteurs parties prenantes à ces contrats seront bien entendu de nature totalement différente. C'est vraiment le libre concours des parties. Ces contrats procéderont d'une libre volonté des parties et donc les matières comme le tempo, c'est-à-dire la durée d'exécution de ces contrats, la partie programmation dont nous parlions tout à l'heure, sont totalement à la discrétion des parties, à la négociation des parties contractantes.

Tout cela pour en venir à Aubervilliers. Je fais une hypothèse totalement théorique bien entendu, parce que je ne voudrais pas en quoi que ce soit avoir l'air de peser dans une direction ou dans une autre. Au nom du principe de développement de continuité territoriale, rien n'interdirait qu'Aubervilliers puisse être intégrée dans une formation qui irait jusqu'ici, jusqu'à la Plaine dès lors qu'elle se reconnaît, la ville, des intérêts communs et un concours à la formation dudit contrat. Absolument rien ne l'interdit. Je crois que cela va très au-delà de la simple précision de tracé en l'occurrence du contrat du métro automatique du Grand Paris, ou d'Arc Express par ailleurs. Cela va très au-delà, me semble-t-il, dans la configuration qui peut être donnée à ces contrats.

Joëlle FODOR-ESKENAZI : Si tout de suite, il n'y a plus de question, je vais passer la parole à Monsieur DUGENY, directeur de l'institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de France.

François DUGENY, Directeur Général de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région Île-de-France : merci. Pour ceux qui ne connaîtraient pas notre institut, nous sommes une fondation d'utilité publique qui a été créée par l'État en 1960, et qui est aujourd'hui financée pour l'essentiel par la région, mais aussi par l'État, et puis par un certain nombre d'autres partenaires.

Merci Monsieur le Président de m'avoir invité à témoigner sur ce thème « urbanisme et quartier » que je vais aborder si vous le voulez bien sous trois angles qui correspondent à trois échelles différentes : à l'échelle locale, que l'on vient d'évoquer assez rapidement ; à l'échelle régionale ; et à l'échelle interrégionale, puisque ce projet a des impacts importants à ces trois échelles. Et puis en filigrane, il y aura aussi l'évocation de l'échelle du temps, puisque comme nous venons de le dire, le temps est quelque chose qui est particulièrement important dans ce type d'opération.

Je ne vais pas donner de réponses bien sûr ce soir, mais je vais plutôt poser les questions que je me pose face à un tel projet, les questions que ce projet m'inspire.

D'abord, bien sûr, la ville de demain doit, et chacun le sait, faire face à plusieurs défis, en particulier aux défis énergétiques, et puis aux aléas qui tendent à fragiliser aujourd'hui les métropoles. La semaine passée, chacun a pu voir et constater l'impact qu'a eu le blocage des raffineries pour les populations qui étaient très dépendantes de leurs voitures, notamment pour faire les trajets domicile-travail.

Face à ces défis, l'objectif qui a été prôné par le Chef de l'État, et notamment au moment de la consultation desdits architectes, c'est de faire naître une métropole de l'après-Kyoto, c'est-à-dire une métropole compacte à l'image de ce qu'ambitionnent toutes les métropoles du Nord-Ouest européen.

Alors faire une métropole compacte, cela veut dire à l'échelle locale densifier et intensifier la ville partout où elle a des potentialités. Nous venons de l'évoquer. C'est aussi mettre en œuvre des stratégies de requalification urbaine, et c'est fabriquer de la qualité urbaine. En un mot, et pour ce faire, il faut mobiliser tout le foncier disponible, et articuler cette densification, cette intensification urbaine, avec les réseaux de transport, pour contribuer à l'émergence de cette ville compacte.

Alors tout ceci nécessite un certain nombre de conditions de réalisation - je pense que mon voisin Monsieur Antoine FAYET développera bien mieux que moi d'ailleurs un certain nombre de ces conditions de réalisation - mais d'abord d'essayer d'anticiper, d'avoir une maîtrise foncière, et donc d'anticiper cet aménagement. Une question qui se pose d'ailleurs en la matière, c'est quelle est l'association... Quelle articulation est envisagée avec les établissements publics fonciers qui existent en Île-de-France ?

La deuxième chose, et je crois que cela a déjà été pas mal évoqué, c'est effectivement la mise en place d'une gouvernance complexe. La chose ne peut pas se faire simplement parce que l'on sera certainement beaucoup plus dans des opérations que l'on appelle dans le jargon multisites complexes, que dans des grosses opérations, type, comme nous les connaissons, type Seine rive gauche par exemple, dans la mesure où nous pouvons penser qu'il ne s'agira pas seulement de planter une tour au-dessus d'une gare, comme certains modèles japonais ou américains peuvent le montrer, mais bien de rentrer dans la complexité.

En la matière, je crois que cela a été souligné tout à l'heure, chaque opération sera différente, et nécessitera donc certainement de mettre en place là aussi une gouvernance particulière. L'autre aspect, c'est qu'il va falloir réfléchir bien entendu bien au-delà des 400 mètres de trajet que l'on peut faire à pied pour aller à une gare, bien au-delà de ces 400 mètres puisque réfléchir au maillage fin qui va permettre le rabattement vers ces gares. Qui le fera ? Qui le payera ? Il y a donc un ensemble de dispositions sur lesquelles il va falloir être particulièrement vigilant.

Un autre aspect est que dans des opérations de ce type, nous savons bien que 50 % voire plus de 50 % de la croissance étude développement se passe en dehors de l'opération même, mais beaucoup plus dans le diffus, et donc avec l'ensemble des dispositifs qu'il faut mettre en place pour harmoniser cette croissance et cette densification au niveau local.

Alors, il est bien évident, et je crois que le Préfet CANEPA l'a rappelé récemment à Paris Métropole, que les collectivités seront largement mobilisées et engagées dans ce processus. Mais nous ne pouvons pas penser comme ça que les choses vont se passer simplement. Il y a là dedans aussi des exemples. Je pense que l'on peut prendre, que l'on peut considérer notamment celui de la charte du prolongement de la ligne 11 qui a été signée, et qui vise à mettre en place des partenariats actifs entre les collectivités et les acteurs locaux pour articuler la réalisation d'une infrastructure et puis le développement urbain, ou l'aménagement urbain qui lui correspond.

D'un autre côté, ce que nous apprennent à la fois nos travaux au sein de l'observatoire régional du foncier, et à la fois les échanges que nous avons au sein du club des aménageurs que l'on anime, c'est que les investisseurs sont un peu comme Saint Thomas. C'est-à-dire qu'ils viennent quand cela existe. Eventuellement, ils font du ramassage foncier s'ils le peuvent, s'ils peuvent le porter sur une longue durée. Mais nous nous rendons compte que l'on est quand même... Il faut que les équipements soient là d'une part, et d'autre part que cet aménagement, que cela concerne l'immobilier d'entreprise ou l'immobilier résidentiel, est sujet aux cycles, à des cycles immobiliers qui le marquent.

Derrière toutes ces considérations, il y a le problème de l'échelle du temps, du calendrier qui est le calendrier aussi annoncé pour l'opération, mais aussi pour le développement que cette opération sous-tend. Catherine BARBE le soulignait tout à l'heure. Nous sommes ici dans un site emblématique et Monsieur Patrick BRAOUEZEC le rappelait tout à l'heure. Cela fait 22 ans que l'on a démarré ici, et la mutation est loin d'être achevée. Nous sommes dans un secteur qui a bénéficié de trois opérations phares importantes. Bien sûr, le grand stade. Parallèlement, la couverture de l'autoroute A1. Et puis aussi les gares RER, et notamment celles de la Plaine. Il y a donc un facteur temps qui est réellement tout à fait à prendre en considération.

Un autre sujet est une question que l'on peut se poser sur la péréquation dans ces opérations entre le bureau, l'activité industrielle - nous parlons de la conjugaison entre de la recherche développement, mais aussi de l'industrie - l'activité artisanale, le logement et notamment le logement social, sur des terrains qui seront a priori taxés sur leurs plus-values foncières, c'est-à-dire surtaxés. Et ces taxes, ma foi, seront susceptibles de se traduire assez directement dans la charge foncière des opérations. Il y a donc là une vraie question, et je rejoins là ce que disait tout à l'heure le Maire d'Aubervilliers : comment, en particulier le logement social pourra-t-il s'accommoder de ces situations, d'autant plus que l'État annonce aujourd'hui que les contrats de développement territoriaux n'auront pas directement d'aide financière de l'État pour soutenir l'aménagement ou la réalisation d'équipements publics. Il y

a donc là une véritable, si je puis dire, une véritable question qui se pose pour la mise en œuvre de ces quartiers.

Deuxième échelle, l'échelle métropolitaine. Je vais être beaucoup plus court. Moi, je suis entré en urbanisme - puisque je suis témoin, je vais quand même en parler - dans les années 70. Pour moi, le projet s'apparente quand même pas mal aux modèles des villes nouvelles et des pôles restructurateurs que l'on a pu connaître, qui ont été promus en 65, que la ville compacte et la métropole d'après-Kyoto à laquelle chacun aspire.

Cela s'apparente aux villes nouvelles, mais bien sûr à quelques grandes nuances près. La première chose, c'est que les temps ont changé. Ce ne sont plus les mêmes temps. Nous ne sommes plus dans les trente glorieuses puisque les nouvelles notamment, et les pôles restructurateurs... Je rappelle, Bobigny ; Nanterre, Créteil, par exemple. Ce ne sont pas les seules mais ce sont quand même des pôles qui ont émergé dans le tissu urbain. Ils ont bénéficié de très importants investissements de l'État, des investissements massifs qu'il était possible de mettre en œuvre pendant les trente glorieuses, et qui sont traduits en infrastructure et en équipement, bien entendu.

La deuxième chose, c'est que ces villes nouvelles et ces pôles restructurateurs étaient reliés au centre de l'agglomération. Nous ne sommes donc pas tout à fait dans la même situation, dans ce qui nous occupe aujourd'hui. J'y viendrai.

La troisième, c'est qu'il y avait une totale maîtrise foncière, puisque la FTRP qui a été créée en 62 avait déjà, dès 65, 40 000 ha. Aujourd'hui, nous ne sommes pas du tout dans cette situation-là. Je rappelle que c'est aussi grâce à cette opération foncière que par exemple en 92, Disney s'est implanté dans ce qui devait être le secteur 4 de Marne-la-Vallée, parce qu'il y avait 1 790 ha qui étaient en une seule main, et qui ont permis cette opération très importante, qui après ça aussi a nécessité d'autres investissements de l'État et des collectivités notamment en matière de TVG, en matière de RER, et en matière d'échangeur autoroutier.

Il y avait des incitations aussi pour l'implantation des activités. Il faut rappeler quand même l'agrément, et l'exonération de la redevance. Et puis malgré tout cela, d'une part, les villes nouvelles n'ont représenté qu'une petite partie de la croissance métropolitaine. Et puis elles n'ont pas atteint pas leurs objectifs quantitatifs. Nous l'avons assez largement constaté quand nous avons mis en œuvre la révision du schéma directeur de la région Île-de-France.

Alors l'interrogation, c'est quid d'un projet qui en fait relie des clusters entre eux, notamment, alors qu'aujourd'hui, les déplacements d'entreprise à entreprise, c'est 3 % du flux des déplacements en Île-de-France, dont un peu plus de la moitié en transport en commun. Quel impact là-dessus, et notamment pour les investisseurs ? Nous n'avons pas à ce jour de maîtrise foncière, même si dans un certain nombre de secteurs, il y a des terrains qui sont dans une seule main, et notamment dans la main publique. Et puis quid de ce que je disais tout à l'heure aussi, donc d'une taxation des plus-values qui impactera la charge foncière des opérations ? Quid de la mixité derrière et quid de l'incitation, sachant que

d'ailleurs dans les cinq prochaines années... Le marché aujourd'hui, avec tout ce qui est prévu dans les cartons ou en cours de réalisation, ne dépasse pas les terminus de métro et des extensions de métro.

Un dernier point, c'est que c'est un projet, notamment pour les parties périphériques bien entendu, qui est susceptible d'engendrer, de produire un étalement urbain dans sa zone d'influence. C'est-à-dire que peut-on faire pour éviter les effets d'aubaine ? C'est-à-dire au-delà du périmètre qui sera strictement aménagé, comme cela a été le cas d'ailleurs des villes nouvelles avant la mise en place des zones naturelles d'équilibre en 76. Cela s'est beaucoup plus développé en dehors des villes nouvelles que dans les villes nouvelles, tout en profitant des infrastructures et des équipements qui étaient réalisés dans lesdites villes nouvelles.

Dernier point que je souhaite aborder, dernière échelle, c'est l'échelle interrégionale, et nationale d'ailleurs. Nous travaillons avec les huit régions du bassin parisien, et nous sommes donc aussi questionnés et interpellés sur les grands équilibres au sein de ce bassin parisien. Il faut rappeler que le projet du Grand Paris ambitionne de créer un million d'emplois nouveaux dans les 15-20 ans qui viennent, soit un accroissement de l'emploi en Île-de-France qui est 2,5 fois supérieur à ce que l'on a observé pendant les 15 dernières années. C'est donc beaucoup, beaucoup plus que toutes les hypothèses autres que tous les experts ont produit, y compris l'INSEE bien entendu. Alors la question qui peut se poser à cette échelle-là, c'est que nous pouvons penser que l'intérêt national du projet est motivé par le fait que ce soit une locomotive pour l'économie nationale. Mais nous pouvons nous poser la question de savoir si ce n'est pas un projet qui va en fait capter en termes d'emploi l'essentiel de la croissance nationale, puisqu'aujourd'hui, dans les travaux qui sont menés à la fois par les experts et à la fois dans d'autres cadres, les fourchettes sont entre 0,7 et 1,4 million d'emplois d'ici 2030.

La deuxième question que l'on peut se poser, c'est qui va occuper ces emplois puisque les travaux que l'on a menés avec l'INSEE, avec la DRE et puis d'autres partenaires, montrent que la croissance des actifs d'ici 2030 sera de l'ordre de 300 000 nouveaux actifs. Alors d'où viendront-ils ? Et est-ce que cela ne va pas quelque part faire un aspirateur vis-à-vis à la fois des emplois des autres régions du bassin parisien, voire même d'ailleurs, et puis aussi de leurs actifs.

Cet équilibre ou cette ambition pose la question... Je pense que les régions pourront légitimement se poser la question d'une part d'une plus grande dépendance du bassin parisien notamment par rapport à l'Île-de-France, et puis deuxièmement aussi celui d'un accroissement exponentiel du nombre de déplacements en voiture en Île-de-France, enfin entre Île-de-France et régions avoisinantes, les régions limitrophes, donc par la même les problèmes susceptibles de se poser, et la durabilité qu'a ce type d'organisation.

Voilà. Je résume en trois questions en fait, puisque je disais que je ne portais pas de réponses, mais plutôt des questions. Un, le calendrier du projet prend-il bien la mesure de la complexité de la mise en œuvre du développement autour des 40 futures gares et du temps

nécessaire qu'il faut pour le faire, et des retombées sur la rentabilité et la viabilité du projet lui-même ? Tout cela s'articule dans un calendrier qui est compliqué. Là vous parlez du calendrier de la réalisation du projet. Maintenant, il y a la réalisation des opérations derrière. Nous pouvons penser que certaines d'entre elles ne démarreront que quand le projet sera réalisé et les investisseurs - mais je parle là sous le contrôle de mon voisin - n'arriveront que quand cela sera fait.

Deuxième question : est-ce que le projet répond bien à l'objectif partagé par tous de voir émerger la métropole de l'après-Kyoto qui est compact et durable ?

Et puis troisièmement, est-ce que le projet est bien la locomotive du dynamisme national ? Si nous voulons être caricaturaux, est-ce que ce n'est pas plutôt un aspirateur d'emplois et d'actifs vu l'ambition qu'il porte ? Voilà. Je vous remercie.

Joëlle FODOR-ESKENAZI : merci monsieur DUGENY. Le maître d'ouvrage peut-il apporter des, tout au moins si ce n'est pas des réponses, des éclaircissements sur des questions posées par Monsieur DUGENY. Monsieur VERON.

Marc VERON : oui. Je suggèrerais d'ailleurs, parce que je vais juste émettre un propos liminaire par rapport à votre intervention, et je suggèrerais que naturellement mes deux collègues et peut-être Jean Claude PRAGER d'ailleurs sur la partie économique, dans la mesure où nous avons eu un débat il y a trois semaines de cela, et qui je crois a un peu éclairci les idées par rapport à un certain nombre de propos que vous avez tenus.

D'abord, je pense que c'est probablement de notre part un défaut de pédagogie s'il résulte des présentations que nous avons pu faire que ce réseau de métro automatique consistait simplement à relier des territoires économiques. Il est clair que bien sûr, ce réseau traverse un certain nombre de territoires majeurs pour le développement de la région Île-de-France. Mais si vous voulez bien suivre le tracé, vous devriez constater d'une part que ce réseau s'intéresse à des questions aussi essentielles que la liaison directe entre les aéroports et le cœur de la capitale, que ce réseau traverse, je crois que Catherine BARBE l'a mentionné tout à l'heure, que 25 % des villes traversées sont des villes que l'on peut considérer dans de sérieux problèmes économiques. Il y en a quelques exemples assez frappants dans la Seine-Saint-Denis. Par ailleurs, l'accès à l'emploi a été bien entendu déterminant dans la manière dont nous avons pris en compte ces communes. Il suffit de regarder d'ailleurs toujours dans la Seine-Saint-Denis les difficultés qui aujourd'hui sont celles de poches entières où faute de pouvoir disposer de véhicules individuels pour pouvoir prétendre à des emplois, nous pouvons penser par exemple à la plate-forme de Roissy qui aujourd'hui représente un des plus forts bassins de recrutement avec 130 000 emplois en région parisienne... Bref, si véritablement nous n'avons pas pu au travers des propos que nous avons tenus faire comprendre que ce réseau de métro répondait à des critères évidemment multiples dont il n'est pas niable d'ailleurs que le développement économique est évidemment l'un de ces critères, je pense que nous avons dû pêcher par un manque de pédagogie.

Une évidence, que je rappelle, c'est que tous les grands projets d'urbanisme qui ont marqué l'histoire, depuis le Second Empire en passant par les trente glorieuses, sont toujours des projets qui se sont fondés sur un taux de croissance élevé du pays. Nous nous trouvons dans une difficulté réelle qui est que sur une longue période, nous avons une croissance molle, en tout cas une croissance qui n'est certainement pas de nature à permettre le financement des équipements collectifs dont la région Île-de-France a besoin.

Et par conséquent, à partir de ce simple constat, il est évident que tous les moyens doivent être recherchés pour dynamiser cette croissance. Et il nous semble qu'au travers de cet investissement majeur, il y a là un outil qui doit peser normalement par la vitalité qu'il donnera à un certain nombre de territoires, par la valorisation des atouts que comportent ces territoires, et qui permettra de peser sur le taux de croissance. Et quand nous avons fait cette projection de doublement du taux de croissance par rapport à ce qu'il est aujourd'hui, nous n'avons jamais émis qu'un objectif tout à fait identique à la réalité que, par exemple, des villes très proches comme Londres connaissent. Je mets évidemment entre parenthèses la crise des deux années précédentes, mais sur une longue période, Londres a à peu près un taux de croissance au double de celui observé en région parisienne. Ceci devrait nous inquiéter suffisamment pour que nous considérions comment sortir de cet empêchement majeur encore une fois à financer les besoins de développement des équipements collectifs de la région parisienne. Car si nous ne parvenons pas à répondre correctement à cette question, cela s'appelle une régression du niveau de vie. Et c'est probablement en effet ce qui nous attend sur la période à venir si nous ne traitons pas cette question au fond. Alors, je voudrais, peut-être que Catherine BARBE et Florence CASTEL ou peut-être Jean Claude, apportent des compléments sur un certain nombre de points que vous avez soulevés.

Catherine BARBE : sur la question des calendriers tout d'abord, et uniquement, puisque je passerai la parole après à Florence sur la question du développement durable que vous avez soulevée également.

Je crois que l'on sait tous que les calendriers en matière d'aménagement sont effectivement extrêmement longs. Mais vous avez pris dans votre propos deux exemples, et je vais m'y référer pour essayer de réagir justement. Vous avez pris en introduction l'exemple du lieu où nous nous trouvons ici, ou plus exactement du territoire de Plaine Commune. Comme vous, j'ai assisté à l'émergence des premières études à la fin des années 80. Aujourd'hui, je vois le résultat. Et demain, j'imagine, notamment avec l'arrivée du réseau Grand Paris, ce que cela va pouvoir donner en plus. Il me semble que si les trois équipements structurants auxquels vous avez fait référence - le Stade de France, la couverture de l'autoroute et les stations de RER - n'avaient pas été réalisés, nous aurions aujourd'hui sur la Plaine Commune, la Plaine, toujours essentiellement des friches industrielles. Et peut-être même que ce territoire des magasins généraux, qui pourtant a une gouvernance bien particulière et qui explique en partie son dynamisme, peut-être même que ce territoire aurait disparu aujourd'hui. Je crois qu'il ne faut pas se désespérer face à des calendriers urbains très longs. La ville se fabrique de toute manière très lentement, comme nous le savons tous. Il me semble que les

investissements publics judicieux sont des accélérateurs de projet, et que les territoires dans lesquels ils se localisent produisent des effets, décuplent les effets de ces investissements publics. Je crois que l'urbanisation de la région parisienne depuis des décennies, depuis très longtemps comme le disait Marc VERON, en est l'illustration, et l'illustration plutôt positive.

A contrario, vous avez cité l'histoire des villes nouvelles. Les villes nouvelles sont des territoires quand même très éloignés du cœur de l'agglomération. C'était un pari d'aménagement du territoire inspiré, je pense, de doctrines urbaines qui sont très éloignées justement de la ville compacte que vous mentionnez. Ils ont mobilisé comme vous l'avez dit beaucoup de moyens, beaucoup plus proportionnellement ou rapportés à l'hectare, que ce que nous avons ici sur le territoire de Plaine Commune. Et pourtant, les effets ont effectivement été considérés comme finalement assez nuancés 30 ou 40 ans après. Mais je crois que l'on n'est pas du tout sur le même genre de dispositif. Nous sommes dans les villes nouvelles sur un volontarisme très fort et un investissement public très massif. Vous avez émis par ailleurs des doutes sur la capacité de l'État aujourd'hui à faire preuve d'un investissement très massif et systématique. Et là-dessus, je pense que la conjoncture économique rend les choses plus difficiles que dans les années 60. Je crois que nous n'avons pas non plus le même type de volontarisme. On n'est pas du tout dans un urbanisme plaqué. Nous sommes au contraire, notamment par l'outil Contrat de développement territorial que j'ai un petit peu commenté dans mon exposé, dans une logique contractuelle, dans une logique où le réseau de transport va être je l'espère un levier pour l'aménagement local, mais un levier uniquement, une incitation à faire, une envie de faire, et pas forcément davantage. Mais je crois encore une fois que l'exemple du territoire de Plaine Commune sur lequel nous nous situons montre bien que c'est ce qui s'est passé. Il y a eu quelques investissements publics leviers, pas grand-chose d'autres finalement, peut-être même pas assez diraient les élus locaux. Il s'est passé quand même des choses assez magnifiques, et il va s'en passer encore d'autres sur ce territoire. Pourquoi pas sur d'autres territoires de la proche couronne, là où passe le tracé du métro Grand Paris ?

Florence CASTEL, Société du Grand Paris : oui, en complément, et sur votre deuxième question, Catherine ayant abordé la première. Le projet répond-il à l'objectif de métropole post-Kyoto ? Je dis sans aucune réserve que bien sûr, le projet de Grand Paris répondra à l'objectif de métropole post-Kyoto. Le projet de Grand Paris tel qu'il a été présenté, tel qu'il a été voulu par les 10 équipes d'architectes, par l'ensemble des acteurs, rappelé par le Président de la République le 29 avril 2009, ce projet y répondra. À l'intérieur de ce projet, le métro Grand Paris est un élément, j'ai envie de dire un petit peu, peut-être un peu prétentieux, mais permettez-moi de défendre un projet auquel je crois. J'ai envie de dire que c'est le détonateur. Et il pose toutes les bases qui sont nécessaires pour atteindre l'objectif global.

Les bases, je les vois de quelle nature ? Je vais simplifier un peu, pardonnez-moi. Premièrement, il y a la méthode, et deuxièmement, il y a les compétences qui sont dévolues à la société du Grand Paris. Du point de vue de la méthode, je veux dire que l'on n'a pas

plaqué une infra comme cela en jetant - nous avons dû le lire dans la presse d'ailleurs, il y a 10 mois de cela - des épingles sur une carte. Il y a une réflexion profonde aboutie qui a été conduite. Pour le sujet qui est le mien auquel je suis très attaché, j'insisterai, mais ceux qui suivent un peu toutes les réunions de débat public, et il y en a, sur l'évaluation stratégique environnementale. Pour la première fois, nous avons conduit en amont une réflexion où l'environnement, au même titre que l'évaluation socioéconomique, a été pris en compte pour trouver le meilleur tracé, et les meilleures modalités de proposition de ce projet.

Dans cette évaluation environnementale, et si vous ne l'avez pas encore ... Mais je vous invite à le faire. Il y a à peine 900 pages. Cela se lit très bien. Dans cette évaluation environnementale, nous avons également proposé, parce que tel est l'objet d'une évaluation environnementale proposée en amont... La différence d'une étude a posteriori, ce n'est pas de dire : regardez, tout va bien, ce que j'ai fait c'est formidable. C'est vraiment en amont de se poser des bonnes questions, de les soumettre, y compris quand il y a des petites faiblesses. Nous avons donc proposé dans cette évaluation environnementale les prescriptions qui devront être faites pour améliorer les performances énergétiques du projet. Alors globalement, je ne vais pas m'étendre là-dessus, mais le projet tel que nous l'avons conçu va permettre d'avoir un effet positif sur l'environnement de manière globale, en particulier sur les aspects énergétiques, mais pas seulement, parce que quand nous disons métropole post-Kyoto, nous limitons souvent cela à la question énergétique, à la question du climat.

Alors pour les architectes, Monsieur CANTAL-DUPART le sait au moins aussi bien que moi, il n'y a pas que la question climatique là-dedans. La métropole post-Kyoto, ce sera aussi la métropole vivable, la métropole dans laquelle chacun se sentira bien. Mais vous serez tous le 3 décembre prochain à Champs-sur-Marne pour en parler. Ce sont deux aspects que nous avons notamment développés dans l'évaluation environnementale pour justement essayer de limiter en amont les effets, s'il y en a.

Et deuxième partie, pour faire court. Je viens de parler de la méthode. Il y a l'appui que pourra avoir la société du Grand Paris dans l'après-transport. Et là ce sont les compétences qui sont dévolues. Et ce sont des compétences, j'ai envie de dire d'assistance. Ce n'est pas la vilaine Société du Grand Paris qui arrive avec des compétences exorbitantes. Ce sont des compétences tout à fait modestes. Catherine l'a dit, et c'est tout à fait vrai. Nous avons un rôle d'assistance auprès du Préfet de région, auprès des collectivités. Et là, pour fournir peut-être un élément, Monsieur le Sénateur, à la question que vous posiez tout à l'heure. Là encore, c'est dans l'évaluation environnementale. Vous allez tous avoir envie de la lire après. Nous avons essayé de regarder très en amont quels pourraient être les outils pertinents pour le Préfet de région, pour les élus, pour tout ceux qui demain vont s'atteler à l'élaboration des contrats de développement territorial, pour qu'ils aient justement - vous avez parlé d'anticipation Monsieur le Directeur - les premiers éléments pour réfléchir de manière pertinente. Nous avons évalué territoire par territoire la capacité de ceux-ci, au vu de l'occupation des sols telle qu'elle est, au vu des prévisions qui sont les nôtres, et

Monsieur PRAGET y reviendra dans quelques instants, et qui sont tout à fait réalistes, nous avons évalué la capacité des territoires à absorber les augmentations de population et d'emplois en commençant à proposer non pas ce que vous devrez faire dans les contrats de développement territorial, mais des outils qui vous permettront peut-être de mieux savoir quelles sont vos marges de manœuvre en matière de modification du COS pour employer un mot absolument épouvantable, un acronyme absolument épouvantable.

Ces outils, vous les trouverez. Et très honnêtement entre la méthode, c'est-à-dire ce souci au maximum de l'anticipation, plus cet appui que dès aujourd'hui, mais probablement demain... Parce que les contrats de développement territorial, il va quand même leur falloir quelque temps pour émerger. Demain, nous serons prêts à fournir et à mettre à la disposition de tous ces travaux que nous avons conduits par anticipation. Évidemment, vous comprendrez bien pourquoi après cela, je suis peut-être maintenant encore plus qu'il y a trois minutes convaincue que oui, nous allons construire la métropole post-Kyoto.

Joëlle FODOR-ESKENAZI : je passe la parole à la salle s'il y a une question. Oui monsieur.

François LECLERCQ, Architecte Urbaniste Groupe Descartes AIGP : Je voulais rebondir sur cette notion de maillage et de tissage dans le temps et dans l'espace dont vous parliez tout à l'heure, et je m'interroge un peu sur la notion de temps très long. C'est-à-dire que j'ai entendu 10 ans, mais plutôt 20 ans, et même 30 ans. Et j'essaie de me souvenir où j'étais il y a 30 ans. Je vous demande de faire le même effort aussi pour voir un peu la distance, parce qu'à la fin, cela ressemble à une image pieuse lointaine très agréable, et très belle. Mais qui gère l'urgence.

Je voudrais savoir quel est le système, la compétence, cette organisation qui permettrait de dire que tout cela, ce n'est pas dans très longtemps, et de dire que les problèmes sont actuels, et que l'on ne peut pas juste se référer au temps très long. C'est-à-dire de savoir comment les équipes ont tous travaillé plutôt sur cette proximité de temps que sur ce temps très long, pour dire qu'effectivement, il y avait à travers la transformation des autoroutes, pour les laisser en partie au transport en commun, à travers des micro transports, à travers de multiples exemples que l'on a trouvés ici ou là, de dire que la liaison entre la SNCF et la RATP... Il y a plein de dispositions dans toutes ces mesures qui ont été élaborées par ces 10 équipes ou ces 500 personnes, pour parler tout simplement, qui ne sont pas du temps très long. Dans 30 ans, je ne sais pas où nous serons. Quelle est la structure aussi intelligente que celle que vous mettez en place en place capable de gérer l'urgence ?

Joëlle FODOR-ESKENAZI : Monsieur VERON

Marc VERON : Pour ce qui est des compétences de la Société du Grand Paris, encore une fois, nous sommes dans le champ de compétence défini par la loi. Nous vous avons dit tout à l'heure que le planning que nous imaginons pour les travaux, qui est un engagement pris évidemment envers l'État et envers la tutelle, était évidemment contraint. Si nous voulons bien considérer qu'en juin prochain, nous avons une validation du tracé des gares par le Conseil d'État sous la forme d'un décret... C'est la mécanique consécutive à la consultation

du public qui est en cours. A partir de là, le tempo est d'ouvrir les travaux en 2013 pour avoir des premières livraisons, s'agissant d'encore une fois du système de métro, en 2018. A partir du moment où en juin de l'année prochaine, le tracé est définitif, les gares sont localisées, cela déclenche évidemment une mécanique de négociation des contrats de développement territorial tel qu'il a été précisé, mais cela oblige instantanément à attaquer cette question des maillages, instantanément. Simplement, quelles sont les parties prenantes pour que ce travail soit accompli, que ce travail de maillage soit accompli ? Bien entendu, il y a une autorité organisatrice de transport en Île-de-France, qui est le STIF. Elle est bien entendu impliquée au premier chef. Que la société du Grand Paris le soit, cela va de soi. Que les collectivités locales le soient, cela va de soi. Le calendrier pour ouvrir ce travail pratique et concret qui est considérable d'ailleurs, parce que cela veut dire que pour une large part, les moyens de surfaces doivent être quand même repensés eu égard à ces nouvelles implantations de gares. Encore une fois, c'est la fin du premier semestre de l'année prochaine.

Par ailleurs, si nous voulons ouvrir les travaux en 2013, cela veut dire que par anticipation - et c'est souvent un propos que je tiens dans les réunions publiques - les enquêtes publiques doivent pour ce qui concerne en tout cas leurs études, démarrer... Pardon de dire cela à la Commission Nationale du Débat Public, mais s'agissant d'un certain nombre de tracés ou de gares qui réunissent un large consensus... Encore une fois s'il n'y a pas de consensus, ce que je dis ne tient pas debout. Mais dès lors qu'il y a un consensus, dès lors qu'entre toutes les parties concernées, il n'y a pas de divergence sur cette question du tracé et de localisation des gares, ce qui arrive d'une façon importante en région parisienne... Parce que je m'aperçois qu'au-delà, il y a des réalités qui sont en construction depuis plusieurs années parfois et qui sont matures aujourd'hui. Il n'est pas inintéressant de pouvoir en avant-phase démarrer ces études de manière à pouvoir enclencher, derrière là encore une fois le décret pris en Conseil d'État, ces enquêtes publiques. Ces études d'enquête publique doivent évidemment porter définition à un niveau nettement plus fin que ce qui est imparti au débat public. Nous entrons dans les travaux pratiques dont vous parlez pour les maillages et encore une fois pour ces objets qui sont les gares et leur environnement immédiat, qui feront l'objet d'enquêtes publiques. Cela ne me paraît pas des calendes. L'année prochaine, nous sommes en 2011. Vous ne partagez pas ma réflexion sur le calendrier apparemment.

Joëlle FODOR-ESKENAZI : Monsieur DUGENY voudrait répondre à Monsieur LECLERC.

François DUGENY : juste en un mot, il y a en fait un projet qui répond à la question de François LECLERC. C'est le plan de mobilisation des transports qui est proposé par la région, et puis le maillon structurant qui est Arc Express. Et le président SANTINI et Monsieur VERON le présentent d'ailleurs eux-mêmes comme le projet d'aujourd'hui à l'occasion de... Mais enfin, ce n'est pas le même débat public.

Joëlle FODOR-ESKENAZI : merci Monsieur DUGENY, je prends encore une question, et je vais passer après à un autre intervenant, parce qu'après, nous n'aurons pas le temps de tous les entendre. Et à la fin, nous prendrons toutes les questions.

Danielle VIGIER, Urbaniste Plaine Commune : Ce n'est pas une question, mais une inquiétude, une constatation suite à ce que vient de dire François LECLERC. C'est la complexité de ce que l'on engage aujourd'hui. Là, nous sommes dans un débat qui concerne, je n'ose pas dire le Grand Paris, un transport pour un Grand Paris. Or, ce que l'on veut faire c'est quand même un Grand Paris dont les habitants, les usagers du fameux transport, soient aujourd'hui et demain les meilleurs servis. Et il me semble que la complexité de ce qui est mis en œuvre... Moi, j'avais bien aimé dans les équipes, la réponse des 10 équipes, la réponse de l'équipe « c'est qui », qui disait si nous tissons une toile où chaque habitant, où chaque salarié, où chaque chef d'entreprise est bien où il est, il peut aller où il veut au niveau du travail, au niveau de l'emploi. Nous résoudrons globalement les problèmes du post-Kyoto de la métropole. Et moi, il me semble qu'aujourd'hui nous tranchons les choses. Alors, j'ai entendu parler de projet urbain.

On travaille sur ces projets-là. Nous savons bien ce que cela veut dire, enfin en tout cas moi, mais nous nous rendons compte aujourd'hui que chaque interlocuteur n'a pas non plus toutes clés. Et aujourd'hui, il faut mettre toutes ces clés dans la même serrure. Et il me semble que, enfin ce que j'ai entendu là est vraiment un grand défi à relever. Et même si nous allons travailler, et nous avons commencé à travailler sur les contrats territoriaux, je pense que la collectivité, et voire la Société du Grand Paris, n'aura pas non plus toutes les clés. Il faut vraiment tisser tout cela avec non seulement du transport mais aussi de l'emploi, de l'école, de l'espace vert... Et il me semble que ce qui pour moi est à craindre, c'est qu'effectivement, vous avez donné un calendrier. Nous imaginons que l'on trouve les sous, que nous fassions ce qui est aujourd'hui soumis à l'enquête, et que le reste, nous ne l'ayons pas fait. Et moi, il me semble que c'est quelque chose qu'il faudrait éviter, et travailler plus en interrelation pour arriver effectivement à faire cette métropole dont nous rêvons.

Joëlle FODOR-ESKENAZI : je vous remercie madame. Vous voulez intervenir, madame, si vous voulez partir ?

Valérie GREMONT, Habitante de la Plaine Saint-Denis : Si vous voulez, je vous le dis en vrac du coup parce que je n'ai pas préparé mon intervention. Finalement, le quartier va être traversé par tout un tas de transports en commun, mais je peux vous assurer que s'il y a si peu d'habitants dans la salle aujourd'hui, au-delà du fait que l'on n'est pas à Aubervilliers et que nous sommes à Saint-Denis, c'est que l'on ne peut pas venir ici. Vous rendez-vous compte que l'on a 50 000 projets de transport proposés, Arc Express, Grand Paris, plan de mobilisation... Et moi, de chez moi, je ne peux pas venir ici en transports en commun. Le plan de mobilisation des transports, il n'y répondra pas. Dans votre cahier de Grand Paris, sur le réseau de surfaces dont vous parlez qu'il faudra repenser, c'est vrai que cela fait partie des urgences à repenser dès maintenant. Quand nous regardons sur votre document, à la gare de La Défense, au pôle de La Défense, vous avez déjà aujourd'hui un départ de 16 bus. Aujourd'hui, sur la gare D qui, je le rappelle puisque l'on fait un peu d'histoire de la Plaine, était une gare provisoire... Donc, pensez aussi aux gares provisoires qui finalement deviennent définitives.

Aujourd'hui, il y a deux bus. Et encore, quand je vous dis deux bus, c'est un bus que l'on m'a tiré, que l'on m'a dévié... Du coup, mon quartier n'est plus desservi. C'est donc un bus et demi. Vous voyez déjà rien que l'urgence à repenser par rapport à ce que vous dites, à avoir des réponses immédiates d'emblée. Une autre chose sur les transports qui m'a un peu stupéfait, c'est avec tout ce que vous avez pensé en Kyoto, en cahier d'environnement, qui je l'avoue est très bien fait. Vous avez des sources sur le déplacement des gens dans votre document qui date de 2001. Ma fille n'était pas née. Et quand vous ferez votre truc, elle aura 46 ans. Vous imaginez bien qu'elle va se déplacer différemment. C'est évident. Comment est-il possible que vous puissiez vous projeter avec des chiffres de 2001 ? Il faut mettre plus de moyens sur la pratique des gens, sur ce que veulent les gens, sur la qualité de vie qu'ils souhaitent. Ce n'est pas qu'une histoire de Kyoto ou d'environnement, c'est qu'à un moment donné, nous aurons moins de lumbago si nous pouvons aller à pied au boulot.

Joëlle FODOR-ESKENAZI : merci madame. Le maître d'ouvrage peut répondre.

Catherine BARBE : peut-être alors, une réaction aux deux intervenantes à la fois. Moi, je crois que le projet Grand Paris que l'on vous expose aujourd'hui est un des éléments d'un mouvement qui remet la question de l'aménagement de la région Île-de-France au cœur des réflexions urbaines. Et c'est en ce sens que cela me semble important, et c'est en ce sens que cela peut déclencher des réponses sur des problèmes à plus court terme. Je crois que c'est parce qu'il y a Grand Paris, mais c'est aussi parce qu'il y a Paris Métropole. C'est aussi parce qu'il y a eu la révision du SDRIF. C'est aussi parce qu'il y a un plan de mobilisation de la région, et bref que tous ces éléments interagissent, mobilisent les habitants comme aujourd'hui, mais à 50 fois successives pour le débat Grand Paris, mobilisent les habitants pour les autres débats publics qui ont lieu en ce moment sur des questions de transport. C'est tout ce frémissement, cette réflexion collective, qui va aussi déclencher des réflexions locales qui vont conduire peut-être à des améliorations plus ponctuelles ou à plus court terme des conditions de vie des habitants. C'est plus une déclaration d'espoir ou de foi, mais je crois que sur ces questions, il est difficile de faire autre chose à ce stade.

Joëlle FODOR-ESKENAZI : merci. Je vais passer la parole... Dernière question avant l'autre intervenant.

Daniel GOLDBERG, Député de Seine Saint-Denis : je voulais intervenir à ce moment-là, parce que dans le cadre des problématiques qui sont posées de la question finalement entre le long terme et les besoins du quotidien, je trouvais que finalement, l'exemple dont nous parlions, c'est-à-dire l'exemple d'ici, était assez bien choisi. Le Stade de France, la couverture de l'autoroute, l'implantation d'une nouvelle gare pour le RER D, même la rénovation de la gare du RER B qui a été faite bien avant toutes celles qui étaient sur cette ligne du RER B posent une question. C'est-à-dire bien sûr que l'arrivée de ces grands équipements a été structurante pour le territoire. Bien sûr qu'elle a entraîné un développement économique sur le territoire de la Plaine sans commune mesure avec ce que l'on aurait pu espérer précédemment.

Mais la question c'est quand même, quelles sont les retombées pour les habitants ? Comment les habitants de la Plaine aujourd'hui vivent avec ces équipements ? Quel est le taux d'emploi dans l'ensemble des entreprises de la Plaine, de personnes des quartiers de Saint-Denis, de la Courneuve, de Stains, de Pierrefitte, etc. Et finalement, puisque le thème aujourd'hui est un thème transversal, urbanisme et quartier, je ne vais pas revenir sur un certain nombre de critiques que je peux porter sur le projet en général, mais la question qui se pose et par rapport à la thématique de ce soir c'est comment finalement ce projet, quand il y a une gare nous pouvons peut-être l'entendre, mais y compris dans les endroits où il n'y aura pas de gare, peut profiter aux habitants de manière structurée ? Bien sûr qu'il y a un effet d'entraînement, qu'il y a un frémissement comme vous pouvez le dire madame, et une nouvelle réflexion globale sur les enjeux de l'Île-de-France. Mais il se trouve que je suis arrivé en retard à la réunion - je m'excuse pour les personnes que je n'ai pas pu entendre - parce que je viens de discuter à l'assemblée du budget du logement.

Et la question que je poserai est toute simple finalement en termes d'attente. Il y a 400 000 demandeurs de logement social en Île-de-France aujourd'hui, 400 000 familles demandeuses de logement social en Île-de-France aujourd'hui. En quoi et avec quel outil ce projet qui n'est pas qu'un projet de transport répondra à ces problématiques-là qui sont des problématiques d'aujourd'hui ? Si nous augmentons le nombre d'emplois, donc la population active, donc le nombre d'habitants globalement dans la région, cette question se posera de manière encore plus globale dans quelques années. Et malheureusement, alors que dans la loi, il y a un objectif très important de construction de logements sociaux qui est posé, je ne vois pas avec quel outil très concret nous obligerons, parce qu'il faudra bien obliger à un moment, à produire en masse des logements accessibles au plus grand nombre, et équitablement répartis sur le territoire de l'Île-de-France.

Joëlle FODOR-ESKENAZI : merci Monsieur.

Marc VERON : pardon. Avant l'arrivée de Daniel GOLDBERG, nous avons commencé une explication avec les représentants de l'État. Je crois que cela vaudrait le coup probablement de la poursuivre, car c'est vraiment complètement leur apanage du point de vue des responsabilités et de la compétence.

Joëlle FODOR-ESKENAZI : je vais passer la parole maintenant à une autre intervenante, Madame Danielle DUBRAC, membre de la CCIP, et chef d'entreprise également, qui a initié des études par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris sur « développer et entreprendre ». Elle a rédigé un rapport qui est paru en 2008 à la documentation française, et elle va nous parler des critères d'implantation des entreprises.

Danielle DUBRAC, Membre élue de la CCIP : oui, bonsoir. Merci d'avoir invité la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, parce que cela représente les entreprises. Et les entreprises, cela représente les emplois. Et les entreprises resteront sur des territoires qui sont attractifs si les conditions d'implantation et de développement de ces entreprises sont respectées. Et je crois que parmi les conditions, la perspective d'une politique de mobilité

ambitieuse qu'est le Grand Paris répond quand même à des défis, et répond à des quartiers qui vont être nouvellement créés, des morceaux de ville qui vont être inventés, et peut-être une façon de vivre autrement la ville, et puis une façon de remodeler des territoires qui peut-être en avaient besoin. Alors moi, j'ai déjà une question au maître d'ouvrage, cela renvoie un petit peu aux interventions des élus ou des habitants, qui est de savoir comment est-ce que l'on va répondre au mieux aux besoins des entreprises mais aussi des populations dans le cadre de ces projets ? Comment est-ce que l'on va mobiliser toutes les forces vives du territoire et comment est-ce que l'on va pouvoir voir les réalisations qui ont être proposées ? Comment est-ce que les entreprises vont pouvoir être acteurs dans ces réalisations.

Alors, il y a des défis qui sont à relever. Nous en avons identifié deux. D'abord, il faut concevoir des territoires d'entrepreneuriat. Cela veut dire qu'il faut agir sur l'immobilier. Une entreprise qui va s'installer, si elle n'a pas de l'immobilier de qualité, si elle n'a pas des conditions environnementales de qualité, elle ne restera pas. Et là, j'essaie de vous donner des petits chiffres très rapidement.

D'après une enquête que l'on a faite, l'offre et la disponibilité immobilière sont pour les chefs d'entreprise qui ont été enquêtés, et qui sont en demande d'immobilier... A 31 %, c'est un principal attrait après la proximité de leurs clients et de leurs fournisseurs. C'est-à-dire que la qualité de l'offre immobilière est très importante dans le choix de l'entreprise. Cela tombe bien parce qu'en Île-de-France, vous me direz qu'il y a des millions de bureaux. 50 millions de m² de bureaux, 30 millions de m² de local d'activité, 29 millions de m² d'entrepôts. Nous avons aussi des zones d'activités économiques qui sont très importantes. Il y en a 1 200. Sur la petite couronne, nous en avons identifié 250, mais elles ne sont pas de qualité égale.

Alors évidemment, c'est le mauvais exemple ici, parce que l'on a un parc qui a été bien réhabilité. Et donc cela renvoie sur le fait qu'il va falloir maintenant donner de l'immobilier qui prenne en compte les différents besoins, que ce soit des coûts de gestion qui soient maîtrisés, que ce soit des technologies qui sont à disposition, que ce soient des fonctionnalités qui sont liées à l'évolution des besoins, la modularité des bureaux, la flexibilité, les services aussi aux salariés. Là, il faut vraiment prendre l'importance. Pour que ces entreprises restent sur ces territoires et qu'ils soient attractifs. Il faut absolument que des parcs d'immobiliers soient bien développés, qu'ils soient adaptés à ces nouveaux standards, et puis aussi qu'il y ait de l'immobilier d'activité notamment pour les PME de type industriel. Il y avait aussi une enquête que l'on peut relever. Pour des gens qui étaient en demande de locaux de bureaux de moins de 500 m², la demande place le critère d'accessibilité au transport, cela tombe bien, puisque l'on est dans ce sujet-là, à 72 %. Le critère d'accessibilité est important. Puis ensuite il y a l'image. Il y a l'adresse des locaux, et puis la proximité des lieux de restauration et de commerce.

Il est aussi important de conserver et aussi de requalifier le parc existant, l'immobilier, et aussi de le garder le plus près des centres urbains. Il faut aussi améliorer l'accueil des

entreprises. Cela passe par la requalification de ce que j'ai appelé tout à l'heure des zones d'activité économique. Elles sont nombreuses. Nous entendons par là l'environnement, l'accessibilité bien sûr, aussi les réseaux de très haut débit. Ces espaces-là, il faut absolument qu'ils soient identifiés et qu'ils ne soient pas éventuellement grignotés, même si nous comprenons qu'il faut densifier l'espace et donc il faut... Il y a des problèmes de maîtrise foncière. Il y a des besoins en habitat. Nous en avons parlé tout à l'heure, mais il ne faut absolument pas grignoter ces espaces où pourraient s'implanter des activités économiques. Sur la première couronne, dans ces 250 zones d'activité, nous avons identifié le fait qu'il y avait un tiers des effectifs des salariés qui étaient dans ces zones. Et sur 16 de ces 250, il y a des pôles logistiques qui représentent environ 19 % des établissements, et 22 % des emplois dans ces zones. Et en plus, quand nous interrogeons les chefs d'entreprise, ils répondent à 85 % qu'ils sont contents, et qu'ils veulent rester dans des zones qui sont aménagées pour eux.

Il faut proposer à ces entreprises aussi un parcours immobilier. Une entreprise va se créer. Cela peut être dans un incubateur. Cela va aussi peut-être se développer un petit peu. Cela peut être dans une pépinière. Mais ensuite, ça a besoin de s'étendre, et de se développer. Il faut donc que, à l'instar finalement de l'offre résidentielle, le parcours résidentiel de l'habitant, qu'il y ait aussi un parcours pour l'immobilier d'entreprise pour l'entreprise, pour qu'elle puisse rester sur son territoire. En général, elle est attachée à un territoire, et les salariés aussi. Et donc le fait qu'elle puisse se développer et qu'il y ait une offre diversifiée sur le même territoire, cela nous semble important. Il nous semble important aussi que l'image et la bonne notoriété des territoires conduisent à privilégier des aménagements urbains de proximité. Nous sommes actuellement dans une logique de gestion urbaine locale, gestion urbaine de proximité, et il nous semble que c'est vraiment important d'y associer les entreprises et les zones d'activité. C'est pour cela que tout ce qui concerne les aménagements qualitatifs, nous pensons aux embellissements, nous pensons à la mise en valeur des sites, à l'amélioration de la visibilité par la signalétique... La mixité des fonctions. Cela veut dire avoir du logement, avoir des bureaux, avoir aussi des choses qui fonctionnent de façon intelligente et qui répondent au besoin des habitants, au besoin des entreprises, des choses qui fonctionnent en heures ouvrables, des choses qui fonctionnent en heures non ouvrables.

Bref une nouvelle conception d'espace collectif, cela doit être recherché. Il nous semble que c'est très important, parce que l'on n'est plus du tout dans une logique, ne serait-ce que pour les entreprises, d'aménagement de terrain, de commercialisation de ces terrains, de livraison de bâtiments ou de locaux. Ce n'est plus les besoins des entreprises. Les entreprises attendent quelque chose de plus intéressant et de plus attractif, y compris pour leurs salariés, y compris aussi pour leur activité et leur clientèle. Maintenant, nous sommes donc dans une logique d'offre territoriale où il doit y avoir à la fois le volet foncier immobilier, les services dédiés aux entreprises, c'est extrêmement important, avec des exigences de qualité de vie et d'agrément pour les salariés, au-delà bien entendu des habitants, et puis aussi un volet de gestion animation.

Il y a un deuxième défi aussi, c'est le dernier qui est à relever. C'est aussi le fait que là, nous sommes dans la création de nouveaux flux grâce à ces nouveaux pôles, ces nouveaux hubs, ces nouvelles gares. Il y a des nouveaux flux. Et en plus, nous sommes quand même dans des nouveaux temps, dans des nouveaux modes de vie, que cela soit d'ailleurs pour les populations qui habitent, pour les populations qui y travaillent, et les entreprises. Il est important de mettre en place les conditions d'une gestion et d'une animation entre tous les acteurs de la ville, dont les entreprises font partie, au-delà des investisseurs, des professionnels de l'immobilier, des constructeurs et des promoteurs. C'est vraiment un enjeu de l'aménagement urbain. Et d'ailleurs, quand nous enquêtons aussi les entreprises, il y en a plus de 65 % de zones d'activité qui disent : mais nous voudrions être associées à la création d'offres de service pour justement. Que ce soit des commerces, des services pour les salariés, des aspects de mobilité ou de sécurité, nous voulons être associées au débat.

Il y a aussi le développement des réseaux d'entreprises - nous en faisons beaucoup sur ces territoires-là - qui est quelque chose d'important. Cela permet d'articuler les différents acteurs entre eux. Puis il ne faut pas oublier le commerce, le commerce de proximité, puisque c'est vraiment... Cela fait partie d'une part des flux, de la mixité, mais aussi du fonctionnement des quartiers. Là, une attention doit être absolument portée à l'implantation de ces commerces qui doit être dans une logique qui doit satisfaire à la fois les demandes des uns et des autres, mais aussi qui soit réalisable quand nous y pensons. Et puis il y a différents types de populations qui vont se mélanger, que ce soit les salariés, les touristes, les étudiants, les habitants, etc.

Il y a eu une enquête aussi qui a porté sur le fait que l'on se demandait, quand les gens se déplacent, quel est leur motif. C'est souvent un motif d'achat. Le commerce de proximité répond à ce besoin. Une autre enquête aussi très récente en 2010 sur les salariés d'Île-de-France montre qu'il y a 45 % des personnes interrogées qui font un détour sur leur trajet, notamment le trajet de retour pour faire des achats. Nous voyons bien que ce n'est pas forcément par rapport au lieu de domicile que les achats se font. La donne est complètement changée, accessoirement aussi, au-delà du fait que les lieux sont différenciés, que l'on achète maintenant sur Internet, et puis que l'on n'a plus beaucoup de temps, que l'on essaie d'avoir aussi des services qui sont proposés par les commerçants comme les histoires de livraison et de conseil à l'achat. Nous sommes vraiment dans des nouveaux modes de vie, que ce soit pour les entreprises ou pour les habitants. Ces gares qui vont exister, ces interconnexions de transport, sont très importantes, parce que cela va constituer des lieux privilégiés de développement de cette offre commerciale. Il faut concevoir ces gares ouvertes. Il faut vraiment repenser cet espace. C'est très important. Bien sûr, il va aussi y avoir une nouvelle offre commerciale, mais il faut penser à l'articulation entre cette offre commerciale créée par ces nouveaux pôles et l'offre commerciale qui existe aujourd'hui, et environnante tout à côté. Il ne va pas falloir dessaisir l'un par rapport aux autres.

Simplement pour en conclusion par rapport à cette économie de flux qui est quand même importante, elle ne peut être que s'il y a une garantie de fluidité des déplacements. Mais là,

nous avons beaucoup de choses qui sont faites dans la qualité des services, dans les aspects techniques aussi des matériaux et des matériels qui vont être proposés. Et puis aussi sur le fait qu'il ne faut pas trop de mesures restrictives, par exemple des problèmes de stationnement de circulation. Autrement, au moins pour certains territoires, cela va aller à l'encontre du développement à la fois des relations entre les quartiers, mais aussi du développement des entreprises. Cela pourrait être un frein à terme à l'employabilité des habitants, voire peut-être un problème de ségrégation spatiale.

Michel VALACHE, Président de la commission Aménagement/économique de la CCIP : merci de me donner la parole, et doublement à la chambre de commerce. Je risque d'être un peu redondant par rapport à certains propos qui ont déjà été tenus, mais ce que je voudrais dire, et pour confirmer ce que dit Danielle à l'instant, c'est que les chefs d'entreprises ont besoin d'avoir le moral. L'économie passe par le moral, et je crois qu'il faut que l'on croie à un projet. Si nous ne croyons pas à des projets, je pense que la région monde, la ville monde que représente Paris, ne sera pas celle que l'on nous prédit. Et je suis de ceux qui veulent croire à un projet, et nous sommes de ceux qui veulent croire à un projet. Les chefs d'entreprises ont besoin de s'inscrire dans une vision, ne serait-ce que pour leur développement, leur mobilité, et aussi pour leurs salariés. Savez-vous aujourd'hui que le plus gros handicap pour un chef d'entreprise que je suis, c'est de voir ses salariés quitter l'entreprise pour aller dans un monde meilleur en province, quitte à perdre son emploi. Aujourd'hui, ce n'est plus acceptable. Et je crois que le monde Île-de-France est quelque part en danger, j'ose le mot, si nous ne prenons pas garde d'y faire quelque chose.

Je voudrais me raccrocher à cette idée d'un bonheur futur. Sans être idéaliste, parce que j'ai les deux pieds sur terre, et ayant les deux pieds sur terre, dans votre projet, vous allez allier la jonction entre des territoires à construire, nouveaux, des pôles économiques nouveaux, nous en avons parlé, des territoires existants qui vont devoir être en mutation. Je me pose aussi comme certains intervenants de la salle la question du calendrier parce que là aussi, nous avons besoin de savoir quand nous allons pouvoir être opérationnels. Et en ce sens, j'ai deux questions : comment allez-vous articuler les différentes approches de la complexité que posent ces territoires nouveaux, à venir, et ceux en mutation avec la nécessité bien évidemment d'opérer de manière différente entre ces territoires, compte tenu des maillages et de la vision que nous en avons, passant d'un urbanisme de quartiers existants à une cohérence future d'une ville dont nous avons la volonté qu'elle soit une grande métropole européenne, en tout cas la première, si ce n'est une ville monde.

La deuxième question c'est : comment s'inscrivent les contrats territoriaux dont nous avons parlé dans ce schéma ? Prendront-ils en compte, et jusqu'où, la question des hubs qui vont définir des nouvelles centralités, et en s'inscrivant tout autant dans une cohérence comme je l'ai dit liée à la vision que l'on peut avoir de cette future grande mégapole ?

Joëlle FODOR ESKENAZI : merci monsieur. Le maître d'ouvrage peut-il commenter ?

Marc VERON : d'abord sur ce que vous avez dit madame, sur l'approche multicritère des entreprises, je suis extrêmement frappé par tous les contacts que nous pouvons avoir dans cette période, où nous essayons d'être à la rencontre du plus possible d'acteurs de tout type, mais notamment territoriaux, de responsables de commune, des maires etc. Derrière, j'allais dire ce que l'on peut s'échanger comme argument dans une salle ou à une tribune, je suis frappé de voir, et quelle que soit la couleur politique, l'extrême soin qu'ils prennent à précisément localiser la gare future, ce qui doit environner la gare future, les connexions, les maillages dont nous avons parlé tout à l'heure, de manière à maximiser les chances de leur territoire. Et je peux vous dire que par rapport au premier jet que nous avons, qui procédait lui-même déjà d'un certain nombre de confrontations et d'un certain nombre de rencontres, nous sommes à un niveau de précision... Encore une fois, carte de détail des communes sur la table quand nous les rencontrons, généralement plusieurs personnages accompagnent les maires. Et c'est très présent dans leur réflexion de ce que sont les besoins, les exigences, notamment bien sûr de leur population, mais notamment des acteurs économiques. Et leur réflexion est totalement axée sur la notion d'attractivité de leur territoire. Et il est vrai que quand nous regardons les espaces qui vont s'ouvrir au développement, à la construction de logement par l'arrivée du métro, par l'implantation d'une gare, il y a des exemples de commune pour lesquelles tout d'un coup, c'est une véritable rupture par rapport à la période précédente. Et je ne parle pas uniquement des quartiers défavorisés. Je parle de communes disposant d'espaces fonciers qui déjà sont sur un trend de développement économique, et qui voient tout d'un coup, avec l'arrivée de ce grand projet, la perspective de maximiser encore une fois les atouts, la valorisation de leur territoire.

C'est vrai que l'on est parfois dans des ordres de question où nous sommes dans de la couture fine. Le sujet a été évoqué à plusieurs reprises tout à l'heure. Je suis très frappé que lorsque l'on dit par exemple dans notre petit film, que la Plaine est le territoire de la création. Quelque part, c'est vrai. Nous sommes terriblement réducteurs, parce qu'il y a à la Plaine beaucoup d'autres choses que des créateurs sous toutes leurs formes. Et cependant, ces caractéristiques en dépit de la faible proportion eu égard à la totalité de l'emploi que représente ces professions, je suis tout à fait frappé qu'il n'y a pas du tout de rejet de l'identification de la Plaine au sens large, puisqu'en fait, il faudrait prendre le croissant Nord-Est de Paris et certains arrondissements de Paris dans cette approche, il n'y a pas du tout de rejet. Il n'y a pas du tout de reproche d'être réducteur. C'est parfaitement assumé. Mais cela veut dire aussi que ces populations d'artistes, d'artisans, de petites entreprises souvent de 10 à 50 personnes qui travaillent dans la mode, dans le numérique etc., qui tournent autour du concept de création, reposent sur une économie qui est éminemment fragile. Quand nous les avons approchés il y a deux ans de façon systématique pour voir un peu quelles étaient les ressources latentes de ce territoire, le commun dénominateur des raisons qui fondaient leur présence ici, au sens large encore une fois, était le faible coût du loyer ou le faible coût de l'implantation où ils se trouvaient. Dès lors qu'il y a un mouvement urbain fort tel que nous l'avons ressenti et puis décrit tout à l'heure, il est évident que ce type d'activité se trouve implicitement menacé si des dispositifs ne sont pas pris en avance de phase pour en protéger l'existence.

Les observations qui sont faites de notre part, et de la part de ceux que nous entendons dans ces rencontres, ne concernent pas uniquement des activités concurrentielles à l'échelle mondiale. Elles concernent aussi des métiers aussi particuliers, mais aussi intéressants en termes de valeur ajoutée que ces... par exemple que ce monde de la création.

L'analyse multicritère me paraît très bien prise en compte par les acteurs locaux. Et lorsque nous dialoguons avec eux, ce qu'ils nous expriment, c'est véritablement en effet comment là où ils se trouvent maximiser l'attractivité, donc l'intérêt, pour les activités économiques, de venir s'y implanter.

Par ailleurs, je n'oublie pas l'autre facette qui est : comment offrir un maximum de compétitivité monde aux entreprises de la région parisienne ? Je ne reviens pas sur ce que nous avons dit comme inducteur de développement, le fait de pratiquer des investissements publics, de renouer avec les politiques publiques finalement, c'est ça, de renouer avec les politiques publiques, comme l'exprime en tout cas ce réseau de métro. Et il est totalement clair que ces politiques publiques appellent évidemment de l'investissement privé dans des proportions incomparablement supérieures à ce que peuvent être aujourd'hui les possibilités de l'État et des collectivités territoriales.

Quand nous regardons bien les infrastructures telles qu'elles sont nouées, nous sommes vraiment dans la situation de créer des hubs de correspondance. Quand par exemple va se poser la question de faire aboutir une gare TGV à Orly en même temps que nous sommes en train de proposer une gare métro à Orly... Il n'y a pas tout à fait concordance des consultations sous forme de débat public entre les deux, un peu, mais pas tout à fait. Bien sûr que l'idée que nous avons est d'éviter des ruptures de charges. Et s'il est possible de convaincre qu'il faut avoir dans un même système de transport à la fois cette gare TGV et en même temps le métro, nous aurons marqué un point considérable dans la transformation stratégique d'Orly. Pourquoi ? Parce qu'aujourd'hui, le TGV qui irrigue l'Europe, en tout cas les proches pays d'Europe, est un feeder pour les compagnies long-courriers. Et du coup, ce qu'Orly n'a pas pu être jusqu'ici, c'est-à-dire un véritable hub avec un transfert du court courrier, moyen courrier vers le long courrier, il devient possible grâce à ces réseaux de TGV.

Ce sont des enjeux stratégiques totalement considérables qui sont derrière ces projets de transport parce que cela va jusqu'à, et y compris, la transformation de la vocation d'un certain nombre de nœuds, de plateformes, et de gares. Par exemple, il est question d'une gare mixte TGV métro à Pleyel. Je crois que je n'apprends rien à personne de ce point de vue là. Même si la décision évidemment de, qui fait l'objet, qui sera au terme de cette consultation, ne porte pas sur le principe d'une gare TGV à Pleyel, c'est quand même une idée qui est largement examinée depuis pas mal de mois par les différents acteurs. Cela donne évidemment tout à coup une toute autre résonance, une toute autre ambition de ce que nous voulons faire. Par là, mon propos visait à vous dire que nous n'excluons ni l'un ni l'autre. Nous sommes au travers ce projet porteur, je crois, d'une chance pour les grandes entreprises et leur compétitivité internationale. Mais pour autant, tout ce qui ressort d'une économie à haute valeur ajoutée, mais existentiellement fragile, comme peut l'être la

création, nous intéresse tout autant, et les procédures devront évidemment s'appliquer à ces activités également.

Joëlle FODOR-ESKENAZI : merci monsieur VERON. Je passe maintenant la parole à Monsieur FAYET de Icade, et nous prendrons les autres questions de la salle tout de suite après.

Antoine FAYET, Membre du comité exécutif de l'ICADE : il est toujours difficile de parler le dernier, puisqu'un certain nombre et un très grand nombre de sujets ont déjà été abordés. Je vais donc peut-être non pas m'en tenir à ce que j'avais prévu, mais plutôt piquer un certain nombre d'idées ou de mots qui ont été évoqués tout au long de la soirée.

Peut-être un éclaircissement du langage sur les mots de densité et de mixité. Je crois que tous ces projets ne pourront pas faire l'économie d'une construction de la ville sur la ville, et donc d'aller vers une densité, en ne résumant pas ou en ne caricaturant pas la densité au débat qui a été assez stérile, et qui a animé pas mal de colonnes de journalistes, à savoir nous sommes pour des tours ou nous sommes contre des tours. La densité consiste souvent à créer de l'espace à un certain endroit pour pouvoir ramener plus haut, certes, à un autre endroit, et créer de la fluidité.

Préciser le langage avec la densité, idem avec la mixité. Quand nous évoquons logement, nous disons : est-ce qu'il faut faire la mixité au niveau du palier, du hall d'entrée de l'immeuble ? La loi SRU la donne en tout cas par commune, ce dont à titre personnel je ne suis pas certain qu'il soit le plus pertinent. Cette mixité, elle ne concerne pas que les personnes. Elle concerne aussi beaucoup les usages, et les intervenants précédents ont dit combien, lorsque l'on est sur un pôle à vocation économique qui va tirer, tous les services qui s'adresseront aux entreprises devront être prioritaires. Le logement, dans ce cas-là, dans ces pôles-là, sera plutôt marginal et en périphérie, alors que dans les autres gares intermédiaires qui vont irriguer tout ce réseau, c'est bien évidemment à partir du logement et des services qui accompagnent le logement que se réalisera ce projet.

Un mot sur le logement, et ce qui a été dit. Le chiffre qui est cité dans le projet de loi, 70 000 logements, représente plus du double que ce qui est fait au cours des deux dernières années, mais également de ce qui est fait au cours des huit dernières années. C'est-à-dire que l'Île-de-France n'a jamais dépassé 30 000 logements, 31 000, l'année dernière depuis 1997.

Prétendre ou souhaiter un tel saut ne peut se faire à isoréglementation et à isodisponibilité foncière. Ce n'est pas tout simplement pas possible, et j'ajouterai que cela ne peut pas se faire avec les seuls opérateurs immobiliers, d'un côté tout le monde relevant du logement social, et de l'autre des accédants à la propriété primo-accession que l'on souhaite beaucoup développer.

Et si je dis cela c'est parce que depuis une quinzaine d'années, un type d'acteur a complètement disparu du monde du logement, à savoir le monde des institutionnels. Et je suis bien placé en tant qu'Icade, pour en parler puisque nous avons cédé notre parc de

logement intermédiaire. Finalement, le fait qu'il n'y ait plus cette offre locative... Intermédiaire n'a pas de signification juridique, mais disons qu'il s'adresse à de l'encadrement moyen ou supérieur qui auparavant trouvait des logements auprès de toutes les grandes mutuelles, auprès de toutes les grandes compagnies d'assurance, auprès de toutes les grandes banques, et la caisse des dépôts qui détient encore un grand nombre de logements en Île-de-France.

Pour briser finalement la chaîne du logement qui n'est autre que l'ambition qui est dans la loi, puisqu'il s'agit bien de briser une chaîne, je pense que l'on ne peut pas l'attaquer que par le biais du logement social. Ce serait en tous les cas, du point de vue d'expert puisque je suis chargé de parler comme expert ce soir, ce serait une hérésie. Même si cela peut ne pas paraître politiquement correct, je pense que nous devons décongestionner la filière logement en offrant des logements y compris, et peut-être en commençant par les logements libres, de manière à ce que les accédants potentiels, je pense notamment à Paris, ne se battent pas sur les quelques logements qui se mettent sur le marché et qui font inexorablement monter le prix du logement. Je crois qu'il n'échappe à personne qu'à quelques centaines de mètres d'ici, boulevard Mac Donald, une centaine de logements viennent de se vendre plus 6 500 euros le m², parking non compris.

Ce qui veut dire que demain, de ce côté-ci de la rocade, pardon, je suis provincial, j'oublie de parler du périphérique, nous allons donc être dans zones qui seront voisines. Mais il faut absolument qu'aussi bien en locatif qu'en accession, nous permettions à ces populations de se loger convenablement de manière à décongestionner le haut de la filière, mais bien évidemment en continuant à réaliser du logement social. Le périmètre de la loi SRU, je ne suis pas certain qu'il soit pertinent quand nous savons notamment dans les quartiers que les uns et les autres connaissent, qu'il y a déjà des taux de logement sociaux. Les impositions de x % de logements sociaux sur une opération de 50 ou de 60 logements ne me semblent pas correspondre en tout les cas à une grande ambition sur le plan du logement.

Introduction d'un troisième acteur. Et pour cela, je veux dire que des tas d'idées ont été évoqués. Le logement n'est certes pas un bien comme les autres, mais c'est seul sur lequel les opérateurs ne récupèrent pas la TVA. Cela veut dire que dans les loyers, par définition, il y a 19,6 % de TVA sauf sur les zones en RU bien évidemment. Vous vous rendez compte le gap de loyer ou de prix d'accession à la propriété qu'il y a. Pour les ambitions qui sont affichées, nous ne pouvons que nous en réjouir, parce que tout le monde est d'accord sur le fait qu'il manque et qu'il faille 70 000 logements. Sur les moyens, cela dépasse largement les moyens de la Société du Grand Paris ou même sa mission. Et c'est bien comment le gouvernement va pouvoir d'un côté signer des contrats de développement territorial avec des objectifs ambitieux, si nous restons à isoréglementation et à isodifficulté pour construire du logement. Voilà ce que je voulais dire sur le logement.

Mais il y a quand même des points sur lesquels nous pouvons nous réjouir. C'est au fond l'introduction, pour un aménageur que nous sommes, du contrat de développement territorial. C'est à ma connaissance le premier contrat qui offre une approche globale. Je vais

quand même citer la litanie que vous avez amputée tout à l'heure : urbanisme ; logement ; transports ; équipement commercial ; développement économique ; équipements sportifs ; équipements culturels, et donc universitaire ; protection des ressources et des espaces naturels. Il n'y a pas jusqu'à présent, à ma connaissance, d'outils règlementaires qui aient une approche globale de l'ensemble du développement d'un territoire. Et de ce point de vue là, il est l'objet de tous les espoirs. Mais maintenant, quelle est l'analyse que nous en faisons ? De ce côté-là, il y a une exhaustivité qui semble être un gage d'efficacité. Il y a un contrat. Et pour des opérateurs comme nous, je pense que la notion de contrat, entre d'une part l'État et d'autre part les collectivités, est un gage de stabilité, de visibilité, de sécurité sur le long terme, je parle de sécurité juridique. Il n'y a rien de plus insécurisant pour un opérateur immobilier, et je ne donnerai pas d'exemple précis, quand tout d'un coup vous avez un terrain et que vous découvrez que le lendemain, il a un équipement public qui tombe.

Là nous allons donner pour les 15 ans, je ne sais pas quelle sera la durée, nous allons donner un objectif et des orientations qui vont permettre à des opérateurs de se projeter en plus grande sécurité qu'ils ne le sont aujourd'hui. Je rappelle toujours qu'un certificat d'urbanisme n'est valable qu'un an, ce qui est une catastrophe quand vous achetez un terrain, et que vous découvrez qu'il a changé de destination un an plus tard.

De la stabilité, mais également la notion de périmètre dont je crois Monsieur VERON a dit tout à l'heure qu'il était, je ne sais pas si le terme est exact, souhaité. Dans tous les cas, il est tout à fait envisagé qu'il aille au-delà de la commune. Pour des opérateurs comme nous, c'est au fond un gage de gouvernance partagée. Et pour des opérateurs, il est très sécurisant de savoir que les élus du peuple sont liés par un contrat qui va durer 15 ans et, pardonnez-moi messieurs les élus, mais au moins que les échéances électorales ne viennent pas parfois perturber des projets qui ont été faits sur la base d'une réglementation à un moment donné.

La durée enfin de ces contrats est un élément important, parce que je crois que cela peut fidéliser les partenaires privés et publics. Alors un mot, je parle trop, un mot quand même sur une faiblesse que je décèle dans le contrat de développement territorial. C'est bien entre deux partenaires, à savoir l'État et le regroupement de communes ou la commune. Comment allez-vous intégrer toute la partie privée dont vous venez justement de dire que les partenaires privés seraient mobilisés de manière tellement supérieure à ce qui n'a jamais été fait jusqu'à présent ? Les partenaires privés ne pourront pas ne pas participer à l'élaboration de ces contrats de développement privé. Il est prévu qu'il puisse y avoir des gré-à-gré pour désigner des aménageurs privés. Nous nous en réjouissons, mais je crois que le partenariat avec le secteur privé et la mobilisation des fonds ne pourra se faire que s'il y a les critères, ou du moins les caractéristiques que je viens d'indiquer.

Deux mots encore, le premier sur la notion d'anticipation et l'échelle de temps. C'est un vrai sujet auquel je n'ai pas de réponse. En gros, l'échéance des aménageurs privés et des promoteurs ou des investisseurs va rarement au-delà de cinq ou sept ans. Rarement, parce qu'au-delà de sept ans, c'est le brouillard le plus grand. Là, nous sommes sur du 15 ans ou du

20 ans. Comment faire le lien entre ces deux contraintes ? Comment associer du capital privé dès le départ ? Est-ce que c'est en mettant le terrain à disposition avec un retour à meilleure fortune ? Que peut-on inventer sur ce domaine-là pour que l'anticipation ne soit pas un échec ? Et je vais vous donner un exemple. Il y a un bâtiment qui est à 500 mètres d'ici, que nous avons construit voici trois ans. Nous l'avons livré, et nous attendons le métro, Nous attendons encore le métro. Le bâtiment est vide. Il y a 15 000 m² à la location. Qui peut se payer un tel échec, pardonnez-moi ? Alors maintenant, chaque jour qui nous rapproche de l'arrivée du métro, mon immeuble prend de la valeur quotidiennement.

Deux mots encore sur la notion de valeur. Je crois que, et là je parle un peu comme un financier, vous savez que des grandes sociétés cotées comme les nôtres sont évaluées deux fois par an. Quelle va être l'attitude des experts lorsqu'ils sauront qu'une gare va arriver ? Ils vont valoriser un bien. C'est prévu. Qu'est-ce qu'elle va être pour les biens qui vont devenir obsolètes. Et il y aura de la destruction de valeur. C'est sûr. Pour tous les immeubles de bureau, ce sera l'inverse de la loi monétaire, à savoir la mauvaise monnaie chasse la bonne. C'est-à-dire que les mauvais immeubles vont devenir encore plus mauvais. Et cela, qu'allons nous en faire des immeubles de bureau un peu perdus ? Alors François LECLERC me souffle. Bien évidemment, ce sera pour la première fois peut-être l'occasion de faire du logement dans des bureaux, puisque l'écart de loyer ne sera plus dirimant comme il l'est à Paris, où l'écart du même m² de bureaux ou de logement dans Paris va de 1 à 5 ou 1 à 6, alors qu'en première ou en deuxième couronne, il n'est plus que de 1 à 1,5.

Le mot de la fin : je viens de passer 48 heures à Stockholm où j'ai visité une grande opération qui s'appelle HAMMARBY, qui est un quartier entièrement, un quartier qui est une friche industrielle, qui a été complètement refaite en une douzaine d'années : 11 000 logements ; du transport en commun ; 5 000 emplois. C'est absolument phénoménal de voir ce site. Et bien l'architecte urbaniste qui nous recevait hier nous disait : voilà quels sont les critères de la réussite, toutes expériences confondues : premièrement, la densité ; deuxièmement, l'existence de transports ; troisièmement, le traitement des déchets de la récupération pour pouvoir utiliser la biomasse, pour pouvoir utiliser le recyclage, le méthane ; quatrièmement, utiliser les réseaux de chaleur public ou de froid de la même manière. Et ce n'est qu'en cinquième position qu'arrive : faites un bâtiment vert. C'est-à-dire que faire un bâtiment vert comme nous le demandons à tous nos architectes quotidiennement n'est pas la vraie réponse à l'après-Kyoto. C'est beaucoup plus de respecter les quatre critères que je viens d'indiquer. Je vous remercie.

Joëlle FODOR-ESKENAZI : merci Monsieur. Le maître d'ouvrage veut-il commenter ? Non. Je passe aux questions de la salle. Y a-t-il des questions ? Oui, vous pouvez poser la question.

Isabelle RIVIERE, Société du Grand Paris : c'est en fait plutôt une intervention par rapport à Madame Danielle DUBRAC, et justement par rapport au transport et aux entreprises. Certaines entreprises effectivement, enfin leur critère majeur d'implantation, c'est le transport. Nous le savons. Certaines entreprises prennent des risques ou anticipent, ce qui a été le cas notamment d'Atos qui est arrivé sur un immeuble construit juste derrière le pont

de Bezons, en attendant l'arrivée du T2. Nous pouvons voir aussi sur votre territoire que SFR vient s'implanter. Orange aussi, parce qu'il y a des transports. Et donc par rapport à notre sujet, puisque l'on y revient, nous avons travaillé aussi ces réseaux, notamment la ligne rouge, sur la partie Hauts-de-Seine, en intégrant ces critères-là notamment pour une station qui est à Bécon-les-Bruyères. Nous avons pris en compte un quartier qui s'appelle la ZAC-des-Bruyères, avec une arrivée massive en fait d'entreprises. Cela a commencé par Colgate, Aviva, ensuite IBM, très dernièrement GDF Suez, et avec l'arrivée encore prochainement de la Coface et Limpi. Nous n'avons pas juste posé en fait des infrastructures de transport uniquement. Nous l'avons fait pour les connexions, pour la rapidité, mais également pour prendre en compte les problématiques des entreprises et rapprocher, c'est ce que disait un Monsieur aussi, l'emploi au plus près des territoires, et faire en sorte que les gens n'aient pas forcément justement à transiter par toute l'Île-de-France. Nous créons aussi cette proximité, et nous allons essayer de favoriser l'emploi par ce moyen-là.

Joëlle FODOR-ESKENAZI : merci de ce complément d'informations. Y a-t-il d'autres questions dans la salle ? Oui, là-bas.

François FAVARD, Habitant du 94 : je suis urbaniste au Conseil Général de Val-de-Marne, et donc particulièrement impliqué dans les travaux de l'association Orbival. Moi j'avais une question, par l'intervention de Monsieur BRAOUEZEC. En fait, il a souligné la richesse de l'Île-de-France, mais aussi toutes les inégalités qui peuvent encore exister. Nous voyons bien que si nous faisons de la mixité simplement à l'échelle du quartier, c'est-à-dire que si nous essayons de rapprocher effectivement logements et emplois, d'apporter les commerces, et d'apporter un dynamisme à l'échelle du quartier, nous allons effectivement avoir une amélioration à l'échelle locale. Mais à l'échelle de la métropole, nous n'aurons pas forcément cette amélioration, se rééquilibre un peu, bon, entre l'est et l'ouest de manière un peu caricaturale... Mais qui va veiller un peu à cet équilibre parce que typiquement, sur le logement, nous pouvons avoir deux partis pris, dont un parti pris de répartition peu équitable de l'effort de construction sans prendre en compte véritablement le parc existant, et puis une deuxième solution qui serait de dire : nous avons un parc existant qui n'est pas forcément réparti équitablement, et est-ce que l'on va du coup essayer de rattraper les manques de chaque territoire à l'échelle vraiment de la métropole dans son ensemble ? C'est un peu cette vision d'ensemble qui me manque encore aujourd'hui, et j'entends bien que le Préfet va être un peu le garant de tout cela, mais quels sont vraiment ses outils et sa capacité je ne veux pas forcément dire d'imposer aux territoires, mais d'essayer d'être un peu l'arbitre à l'échelle de la métropole et comment la Société du Grand Paris pourra l'aider sur cette question ?

Marc VERON : il y a un volet qui n'a évidemment pas été traité, et qu'il faudra un jour traiter, probablement pas avant 2012, qui est le volet de la gouvernance à l'échelle de la région parisienne. Et ce volet de la gouvernance est indiscutablement lié au volet fiscal, car derrière la question que vous posez, il y a la question de la mobilisation de la ressource et de

la dévolution de la ressource. Il est évidemment difficile de pouvoir apporter une réponse correcte à votre question dès lors qu'il y a une fragmentation de cette ressource.

Je rappelle quand même que l'agglomération, donc la continuité urbaine en Île-de-France, cela représente les 14 premières villes françaises. C'est la matière dont nous parlons. Ces 14 villes sont organisées comme autant de métropoles. Le raisonnement, qu'il soit à l'échelle communale, à l'échelle intercommunale, ou à l'échelle départementale, n'est évidemment pas correct par rapport à la dimension du problème posé. Alors ayant énoncé cela, je ne me lancerai davantage, parce que ce n'est pas l'objet de la réunion de ce soir. Je craindrais fort d'ailleurs de soulever des débats qui n'ont pas de portée pratique immédiate. Mais ce que je veux vous dire, c'est que la question que vous posez était une question totalement essentielle. Nous pourrions la résumer de la façon suivante : la région parisienne est une région riche. Simplement l'utilisation, la valorisation de cette richesse est handicapée par le problème de la fragmentation des ressources et la fragmentation de l'utilisation des ressources. C'est totalement indéniable. Ce problème devra être traité, car il est un frein. Aujourd'hui, cette fragmentation est un frein à la croissance, et c'est également évidemment un frein aux traitements des questions lourdes qui sont implicites dans votre question.

Joëlle FODOR-ESKENAZI : merci. Oui.

François DUBOIS, Chef de Service Aménagement, DRIEA : Petite réponse quand même sur les problèmes des 70 000 logements par an qui sont prévus dans le projet de loi, d'abord pour dire que ces 70 000 logements ne seront pas uniquement dans les contrats de développement territorial. Ils sont bien plus largement répartis sur l'ensemble de la région Île-de-France bien évidemment, même s'il y aura un effort particulier qui sera à faire sur les secteurs où une gare du réseau sera implantée.

Alors pour rassurer peut-être l'intervenant précédent sur la répartition des 70 000 logements, nous travaillons aujourd'hui effectivement à ce type de répartition en fonction d'un certain nombre de critères : le foncier libre ; la desserte en transports ; le dynamisme économique pour avoir une véritable mixité. Et nous sommes en train justement de travailler sur une répartition de ces 70 000 logements sur l'ensemble de la région qui puisse être la plus équitable possible. Sachant que la répartition que l'on va faire, ce n'est pas une répartition à la commune, mais une répartition par grande zone. Je dirais après que c'est plus au niveau local que cela se gèrera. Au niveau régional, le Préfet de région proposera, comme c'est prévu dans la loi d'ailleurs, une répartition sur le territoire régional, qui pourra être affinée au niveau plus local.

Joëlle FODOR-ESKENAZI : merci, je donne la parole à Monsieur LEMOINE peut-être aussi pour la synthèse et conclure, au-delà de votre question.

Bertrand LEMOINE, Directeur général de l'Atelier International du Grand Paris : c'est une bien vaste tâche que de conclure un tel débat, mais d'abord, je voudrais me réjouir que ce débat sur l'urbanisme et les quartiers ait lieu. C'est peut-être même un débat central, parce que c'est bien l'idée que l'on cherche à poursuivre. Le Grand Paris, c'est d'abord et avant

tout partager une métropole, se loger et travailler. Nous avons évoqué la question de l'économie et le logement à l'instant. C'est aussi partager un accès à la culture, à l'éducation, à la nature. C'est tout cela le Grand Paris. Et le Grand Paris, ce n'est pas seulement, et je crois que tout le monde en conviendra, un réseau ou un maillage de transports publics, même si ce développement de la mobilité et la possibilité pour chacun de se mouvoir dans la métropole est structurant à long terme pour cela.

Mais elle pose plusieurs questions qui me semble-t-il rejoignent justement ce thème de l'urbanisme et des quartiers, et d'abord celle du maillage, celle de la hiérarchie entre les différents modes de transport. Et ce maillage renvoie évidemment directement à la question des territoires et des quartiers. Nous sommes une grande métropole de 10 millions d'habitants qui s'étend sur une très grande surface, qui possède un réseau déjà important, mais qui a besoin de mailler ce réseau avec aussi de l'intermodalité. La moitié des déplacements aujourd'hui se font en Île-de-France par voie routière. Comment faire en sorte que ce maillage soit efficace aussi pour créer l'intermodalité ? Et de ce point de vue là, les contrats de développement territoriaux doivent aborder aussi cette question, pas seulement des gares, des gares comme lieu de vie, lieu de service, mais aussi l'interconnexion avec les réseaux routiers. Cela pose la question des différentes échelles, d'espace et de temps dans la mobilité. Et ces différentes échelles sont évidemment reliées à la question de la vitesse et de l'accessibilité par la vitesse, en partant de celle du piéton, la plus lente, je dirais à celle à la fois de l'automobile, mais aussi du train rapide et bien sûr avec le maillage TGV ou aéroportuaire, ce qui permet de raccourcir en quelque sorte la géographie même. Et là aussi, le renvoi à cette question des territoires est immédiat. Comment partir des territoires et comment partir au fond de l'accessibilité des territoires pour définir un maillage qui soit hiérarchisé, et qui comprenne d'une manière efficace cette hiérarchie nécessaire des vitesses et ces échelles de mobilité.

Le troisième point c'est peut-être aussi, et nous l'avons déjà dit, partir des usages réels de mobilité, des pratiques, mais aussi des usagers et de leur désir légitime de confort, de sécurité, de cadencement, et de régularité dans les réseaux. Partir au fond de tout ce qui est à la fois dans l'urgence du quotidien, sans oublier de se placer dans la perspective bien sûr du long terme. Et donc peut-être repenser et intégrer non seulement le réseau de transport public qui est aujourd'hui mis dans cette série de débats publics, mais avec ce débat parallèle sur Arc Express, et peut-être même peut-on y ajouter le plan de mobilisation de la région, partir de cet ensemble de choses... Puis il y en a d'autres. Il y a les halls, et le contournement sud-est du TGV. Il y a d'autres débats publics qui nous attendent sur cette question si cruciale de la mobilité. Comment intégrer au fond ces projets, et en particulier ce projet du Grand Paris, du transport public du Grand Paris, dans une vision peut-être plus globale, peut-être plus générale qui prenne en compte justement, qui parte des territoires pour arriver à l'urbanisme au fond, qui parte des quartiers jusqu'à l'échelle de la métropole ? Et en même temps aussi plus proche des gens, plus proche de leur quotidien, plus proche de ce qu'ils attendent aussi comme service dans cette métropole pour mieux vivre ensemble. Je crois que c'est une perspective qui ne contredit pas bien sûr les projets en cours, les projets

développés actuellement, mais qui peut-être tendrait à les resituer ou à les recomposer différemment.

En tous les cas, c'est ce que l'atelier international du Grand Paris, avec son Conseil scientifique et ses 10 architectes, nous en avons entendu deux ce soir, va essayer de faire pour, pas seulement au-delà de la convergence des projets, bien au-delà des convergences, pour resituer ces projets, les réinscrire finalement dans une démarche sans les délégitimer, mais les réinscrire dans une démarche territorialisée, une démarche qui parle de la ville, qui parle du vivre ensemble. Je crois que c'est vraiment le point central.

Joëlle FODOR-ESKENAZI : merci Monsieur LEMOINE. Il y a une question de Monsieur.

Alain MEYERE, Directeur du Département Mobilité et transports : ce qui m'a frappé, et j'ai beaucoup apprécié, c'est la complexité. Nous avons mis le doigt sur la complexité, et je suis très satisfait de cela. Je remercie tous ceux qui ont abordé cette question-là, et juste deux mots autour de ce sujet, deux exemples, deux éléments qui me viennent en tête.

Nous utilisons beaucoup l'exemple de Londres, et de son dynamisme économique. Mais ce que Londres nous apprend, c'est qu'il y a le rapport entre transport et dynamisme économique doit être extrêmement ténu. Parce que Londres, c'est une autorité organisatrice, et c'est la seule au monde dans les grandes métropoles, qui ne couvre pas la totalité du bassin de déplacement. Imaginez un STIF qui soit simplement limité à Paris, la petite couronne et un tout petit morceau de la grande couronne. C'est cela Londres. C'est une autorité organisatrice qui ne s'occupe pas des trains de banlieue, ni des RER. Imaginez un STIF à l'identique. Et comme nous l'a rappelé Monsieur VERON, le dynamisme économique de Londres, tout le monde le connaît. La relation est complexe. Elle n'est pas aussi simple que l'on veut bien nous le faire croire. C'est le premier point. Et sur la complexité, moi j'ai quand même été frappé aussi de l'ingénue simplicité de ce que l'on nous présente en matière de financement qui va s'appuyer sur le développement urbain, et tout ce que l'on nous a dit ce soir. J'espère que la complexité que l'on a rencontrée ce soir, nous ne la perdrons pas en cours de route.

Joëlle FODOR-ESKENAZI : merci Monsieur. Il y a encore une question, et puis nous arrêtons à 23 heures, donc la dernière question. L'avant-dernière alors.

Veneta AVRAMOVA, APUR : Je suis très contente que l'on ait parlé de ville écologique, ville dense. Cela suppose de relier des zones, et comme cela a déjà été évoqué déjà dans le public, de désengorger Paris et de relier des zones mal desservies actuellement par le transport en public proche de Paris. Nous percevons mal pour le moment dans le Grand 8 d'abord la connexion avec le réseau existant. Nous voyons par contre très bien comment nous allons relier les huit pôles qui peuvent être, je suis d'accord avec Catherine BARBE, des locomotives économiques. C'est très bien. Mais par contre, il y a une contradiction énorme, c'est qu'il y a des zones desservies à une distance de 13 kilomètres et qui desservent des zones très peu denses. En fait, c'est un projet qui me semble être plus un projet de lien entre pôles économiques et pas un projet qui répond à une zone dense, écologiquement dense.

Joëlle FODOR-ESKENAZI : merci Madame. Le maître d'ouvrage.

Marc VERON : c'était un peu la même question que celle qui a été soulevée précédemment dans un des exposés thématiques. La réalité m'oblige à vous dire que tel n'est pas le cas. Il suffit de prendre le tracé, d'essayer de regarder où passe ce futur métro automatique, et de voir les zones concrètement desservies. Et nous nous apercevons que nous ne sommes pas dans le cas de figure exclusif de relier les zones économiques entre elles. Nous sommes bel et bien dans le cas de desservir les communes, et la Seine-Saint-Denis est un exemple extraordinairement frappant... Je le dis au passage. Ce n'est pas un hasard, ni pour faire plaisir simplement à la Seine-Saint-Denis, mais nous considérons que c'est probablement le département de l'hexagone qui a le plus fort potentiel de développement dans les 25 à 30 ans à venir. Ce n'est pas complètement un hasard que nous ayons en effet choisi de faire passer en Seine-Saint-Denis ce réseau de métro automatique par au moins les trois lignes qui vous ont été décrites dans le propos introductif.

Et quand vous regardez la réalité, ce réseau traverse en effet un certain nombre de communes à potentiel économique, mais aussi de communes fort sensibles, et même de communes qui sont totalement marginalisées aujourd'hui, et qui se raccrochent à cet espoir de métro comme étant une manière de rompre avec, hélas, le destin qui, pour le moment en tout cas, leur est promis si nous ne faisons rien. C'est donc quand même une rupture pas seulement économique. C'est aussi une rupture sociale forte. En tout cas, ces territoires et ces communes le vivent comme ça, le disent comme ça, et l'expriment comme ça. Il y a eu un certain nombre de communiqués. Il y a eu un certain nombre de conférences de presse qui ont été faites par les Maires en question, qui ne laissent pas beaucoup de doutes sur la perception qu'ils ont de ce réseau de métro automatique.

Je tenais à redire cela, ce qui fait redondance avec un propos précédent. Mais regardez objectivement le tracé. Regardez ce qui a été publié par les Maires des communes en question, et je pense que cela permet de comprendre en quoi ce réseau, qui n'est évidemment pas tout le Grand Paris à lui seul, personne ne l'a jamais prétendu, et notre ami LEMOINE le sait parfaitement, qui est un moyen de rentrer dans le Grand Paris, c'est-à-dire d'enclencher un processus par une politique publique - c'est comme cela qu'il faut évidemment le vivre - d'enclencher un processus concret à partir de l'année prochaine.

Joëlle FODOR-ESKENAZI : Monsieur, la dernière question.

Miguel HERNANDEZ, Adjoint au Maire d'Aulnay-sous-Bois : Je voulais vous interpellier sur la question de la démocratie, puisque l'on n'a pas beaucoup parlé de cette question-là ce soir. Et notamment, nous voyons dans la salle le peu d'habitants qui ont pu se déplacer ce soir pour assister au débat. Cette question m'interpelle, parce que les contrats territoriaux, si j'ai bien compris, seront discutés et négociés bien après le débat public sur le tracé. Et il serait plus que dommage que la population ne soit pas associée à l'élaboration de ces contrats territoriaux, puisqu'ils seront les premiers concernés, tout du moins par leur impact. Et là j'en viens à ma question. Ces contrats territoriaux, qui seront donc négociés après le débat

public, auront dans leurs effets la réalisation, nous l'avons dit, de tout un tas de structures, d'infrastructures, de bâtiments, de services, mais aussi de services publics qui seront attachés soit au logement, soit aux autres équipements. Et la question que l'on peut se poser notamment quand on est élu d'une collectivité comme celle d'Aulnay-sous-Bois, porte sur l'impact que cela va avoir sur les finances locales et notamment, nous le disions tout à l'heure, compte tenu du fait que l'État n'intervient pas dans le financement de ces contrats territoriaux. Il faut aussi s'interroger sur le fait que ces territoires, qui échapperont donc peut-être à une partie du droit de l'urbanisme, et donc aussi aux élus territoriaux, et donc aussi à la population dont ils sont les représentants, seront livrés, j'aurais tendance à dire d'une façon raccourcie, à l'appétit soit des promoteurs trop contents, nous l'avons pu entendre peut-être ce soir, d'avoir un territoire vierge de toute contrainte pour construire ce qu'ils souhaitent, ou à d'autres appétits financiers.

Joëlle FODOR-ESKENAZI : merci. Réponse du maître d'ouvrage.

Catherine BARBE : je crois que les contrats de développement territoriaux, puisqu'ils n'existent pas encore, puisque c'est une innovation de la loi, nous pouvons forcément les voir tous blancs, ou tous noirs, ou un peu mitigés. Pour ma part, j'ai essayé de pointer dans l'exposé introductif le fait que cela me semblait assez innovant par rapport au droit de l'urbanisme actuel, et que la principale innovation était justement la dimension contractuelle, et le fait que le contenu était à géométrie variable. Les contrats seront ce que les collectivités voudront qu'ils soient, et l'État n'a pas les moyens d'imposer ni le contenu, ni les échéances, ni les financements. Il me semble que c'est l'élément du dispositif le plus rassurant peut-être, le plus dynamique aussi. Et j'ajoute que la loi prévoit qu'ils soient soumis à enquête publique. Mais rien n'interdit aux collectivités locales d'associer en amont les habitants à l'élaboration des contrats, comme d'ailleurs généralement les collectivités associent les habitants à l'élaboration des projets urbains, en accord cette fois-ci avec le code de l'urbanisme. Qui peut le plus peut le moins, et à mon avis les contrats ne seront pas forcément porteurs de tous les maux dont nous pourrions les accuser.

Claude BERNET : bien. Alors écoutez, nous allons nous arrêter là en vous disant que c'était une réunion extrêmement riche, en tout cas de notre point de vue, et que l'on vous remercie quelque soit votre statut, expert, maître d'ouvrage, public, nous vous remercions de tout ce que vous avez apporté à cette soirée où nous avons appris beaucoup de choses, et notamment en entrant dans ce domaine des contrats de développement territorial. Voilà. Merci beaucoup. Bonne soirée.