

Le Grand Paris en projets : point d'étape et perspectives pour une métropole durable et solidaire

Conférence

Jeudi 28 juin 2012 - ASIEM - Paris 7^{ème}



en partenariat avec



CYCLE DE CONFÉRENCES

{POUR UNE CULTURE PARTAGÉE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE}

Le Grand Paris en projets : point d'étape et perspectives pour une métropole durable et solidaire

Depuis 2008, le cycle de conférences «Pour une culture partagée du développement durable» de l'IFORE a pour ambition d'explicitier les enjeux fondamentaux du développement durable, d'en promouvoir les valeurs sous-jacentes, d'identifier les grands changements en cours ou nécessaires, et de mobiliser l'ensemble des parties prenantes, parmi lesquelles les acteurs publics.

Public : la conférence s'adresse en priorité aux agents de l'Etat et établissements publics, puis aux collectivités territoriales, bureaux d'études, associations et universitaires.

Organisation de la conférence

Cette conférence est organisée par l'Institut de formation de l'environnement (IFORE) en partenariat avec l'Atelier International du Grand Paris, avec le concours de Cyrille Poy, journaliste, qui animera la journée, et avec la participation des Directions du Ministère de l'Egalité des Territoires et du Logement et du Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie suivantes : la Direction générale de l'Aménagement et de la Nature (DGALN), la Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM) et la Direction régionale et interdépartementale de l'Equipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France (DRIEA).

L'Atelier International du Grand Paris (AIGP) été créé en 2010 à la suite de la consultation internationale «Le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne ». Il a pour mission de conduire et mettre en œuvre des actions de recherche, de développement, de valorisation et d'animation des réseaux professionnels sur le Grand Paris. C'est un centre de partage et de promotion des travaux de recherche en aménagement, urbanisme et architecture durable sur les questions de développement métropolitain. Il s'attache à favoriser le dialogue et la concertation entre tous les acteurs concernés. Il constitue un lieu d'expérimentation, de création et de débat. L'Atelier est doté d'un Conseil scientifique composé d'architectes-urbanistes adossés à des équipes pluridisciplinaires retenues sur appel d'offre international.

L'Institut de Formation de l'Environnement (IFORE)

L'IFORE est un service à compétence nationale du Ministère de l'Egalité des Territoires et du Logement et du Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie. Il a pour mission d'accompagner la mise en œuvre de la Stratégie nationale du développement durable et des décisions issues du Grenelle de l'environnement. L'action de l'IFORE s'articule autour de trois enjeux fondamentaux :

- L'intégration du développement durable dans les politiques publiques ;
- L'exemplarité et la gestion écoresponsable des administrations publiques ;
- La facilitation du changement des comportements, des modalités d'action et de la gouvernance.

L'IFORE organise des formations sur les politiques de développement durable à destination des administrations publiques.

Le Grand Paris en projets : point d'étape et perspectives pour une métropole durable et solidaire

Présentation

La consultation internationale « Le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne » dont les résultats ont été présentés en 2009 à la Cité de l'architecture et du patrimoine, a permis de lancer la réflexion sur les enjeux d'avenir pour la métropole et a donné lieu à de nombreux projets destinés à modifier en profondeur son fonctionnement.

A partir de diagnostics prospectifs de territoire, des pistes ont été tracées par les équipes, des opérations sont en cours d'élaboration comme celle du réseau du Grand Paris et des programmes locaux se dessinent pour mieux mailler et structurer le territoire, à l'instar des Contrats de Développement Territorial.

Si le diagnostic sur la situation métropolitaine est dans l'ensemble partagé, des éléments de convergence mais aussi des sujets de controverse traduisent la diversité des stratégies métropolitaines avancées par les uns ou les autres. Globalement, le rejet de l'étalement urbain, la recherche d'une ville dense et mixte organisée autour du réseau de transport en commun et la reconquête de la ville existante figurent parmi les priorités. En revanche, des débats se font jour sur les modalités du polycentrisme, sur la qualification des densités, sur le réseau de transport, sur le statut spécifique de Paris ou encore sur le type de gouvernance de la métropole.

Mais au delà des divergences, la plupart des acteurs s'accordent sur la nécessité du développement durable comme fondement pour la métropole. Dans ce cadre, deux aspects complémentaires doivent être pris en compte pour renforcer le rayonnement de la métropole dans le concert international : améliorer la qualité de vie et développer sa compétitivité ¹.

Pour répondre à ce double objectif, la construction d'une identité fondée sur des valeurs partagées s'avère essentielle. Au rang desquelles se trouvent la solidarité, l'innovation et la durabilité que l'on retrouve dans le Label Grand Paris destiné aux ouvrages bâtis, aux projets de territoire et aux actions exemplaires.

¹ Parmi les grandes villes mondiales, Paris qui est bien classée sur un certain nombre d'items comme le patrimoine et l'ouverture sur l'international, souffre d'un déficit marqué en terme de qualité de vie

Le Grand Paris en projets : point d'étape et perspectives pour une métropole durable et solidaire

C'est à partir de ces trois valeurs que la conférence va s'attacher à explorer les pistes de réflexion, les perspectives et les modes d'action développés pour améliorer la qualité de vie des habitants à l'échelle de la métropole parisienne, dans le cadre d'un développement durable.

Il s'agira de voir en quoi les réflexions et les réponses proposées participent d'une transformation de fond du fonctionnement de la métropole, si elles sont à la hauteur des défis soulevés et susceptibles de donner de meilleures conditions d'existence au plus grand nombre, à travers un autre mode de développement.

Ainsi quelles pistes sont développées pour construire une métropole durable et plus sobre ? Quels sont les moyens pensés et mis en place pour répondre à la crise du logement, particulièrement aiguë en Ile-de-France ? Quelles perspectives nouvelles dans la manière de réorganiser la ville et l'espace métropolitain dans ses rapports entre habitat et transports ?

Enfin, il ne sera pas possible de faire l'économie d'une réflexion sur la gouvernance comme instrument transversal de développement des projets.

Les objectifs de la conférence

1. Faire le point sur l'état d'avancement du projet du Grand Paris aujourd'hui et sur les nouvelles perspectives qui se dessinent, à travers les outils mis en œuvre et les projets urbains
2. Montrer les processus de transformation en cours
3. Identifier les enjeux prioritaires dans les domaines de l'habitat et de l'environnement et plus largement en terme de développement durable
4. Faire connaître les grands termes du débat
5. Favoriser le décloisonnement des approches

SOMMAIRE

pages

Animation : **Cyrille POY** - Journaliste

Accueil : **Olivier ROBINET** – Directeur de l’Institut de Formation de l’Environnement (IFORE)

..... 04

Les défis du Grand Paris : **Bertrand LEMOINE** – Directeur général de l’Atelier international du Grand Paris – AIGP

..... 06

Éclairages et état des lieux

La révision du schéma directeur d’aménagement d’Île-de-France – SDRIF : **Vincent FOUCHIER** – Directeur général adjoint de l’institut d’aménagement et d’urbanisme d’Île-de-France

..... 09

Le renforcement des transports publics en Île-de-France et la dynamique territoriale : **Thierry GIMBAUD** – Directeur des services de Transports – Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer – DGITM- METL-MEDDE

..... 12

Présentation et point d’actualité sur les contrats de développement territorial (CDT) : **Jean-Claude RUYSSCHAERT** – Directeur régional et interdépartemental de l’équipement et de l’aménagement d’Île-de-France – DRIEA

..... 14

Présentation des projets d’aménagement autour des gares : **Catherine BARBÉ** – Directrice de l’urbanisme à la Société du Grand Paris – SGP

..... 17

Table ronde 1 : Comment articuler projets d’infrastructures lourdes et aménagement territorial ? Quelle gouvernance ?

..... 20

- **Daniel BÉHAR** – Chercheur, professeur associé à l’Institut d’urbanisme de Paris
- **Paola VIGANO** – Architecte, urbaniste
- **Témoignage : Jean-Marc VALENTIN** – Chargé de mission au Grand Lyon

Les réponses du Grand Paris aux enjeux liés au logement et à l’environnement

Table ronde 2 : Quels logements pour l’Île-de-France ? Comment atteindre l’objectif de 70 000 logements supplémentaires par an ?

..... 32

- **Didier VANONI** – Chercheur à FORS – Recherche sociale
- **Patrick BRAOUEZEC** – Président de Paris Métropole et de Plaine Commune
- **Mireille VIORA** – Directrice de projet Grand Paris – Direction régionale et interdépartementale de l’équipement et de l’aménagement d’Île-de-France – DRIEA
- **Jean-Martin DELORME** – Directeur de la Direction régionale et interdépartementale de l’habitat et du logement d’Île-de-France – DRIHL
- **Emmanuelle COSSE** – Région Île-de-France, Vice-présidente chargée du logement, de l’habitat, du renouvellement urbain et de l’action foncière

Table ronde 3 : L’impact environnemental du Grand-Paris

..... 43

- **Michel BADRÉ** – Président de l’autorité environnementale du Conseil général de l’environnement et du développement durable – CGEDD
- **Alain BROSSAIS** – Responsable du service développement durable – Direction interdépartementale de l’environnement et de l’énergie – DRIEE Île-de-France
- **Jean-Pierre ORFEUIL** – Ingénieur, statisticien, professeur à l’institut d’urbanisme de Paris
- **Jean-Robert MAZAUD** – Architecte Société Partenaires Architectures Construction Développement – SPACE

Clôture de la journée : Étienne CRÉPON – Directeur de la Direction de l’habitat, de l’urbanisme et des paysages – DHUP- METL-MEDDE

..... 53

ACCUEIL

Olivier ROBINET

Directeur de l'Institut de Formation de l'Environnement (IFORE)

Bonjour à tous. Je vous souhaite la bienvenue à cette conférence sur le Grand Paris, organisée par l'IFORE, en partenariat avec l'Atelier international du Grand Paris.

L'IFORE est un service à compétence nationale, attaché au ministère de l'égalité des territoires et du logement et au ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. La vocation de l'IFORE est de réaliser des formations sur l'environnement et d'aider à la mise en place de stratégies de développement durable. Le Grand Paris est une thématique sur laquelle nous ne nous sommes pour l'instant pas beaucoup investis.

Malgré un certain nombre de controverses à l'origine du projet, le Grand Paris fait l'objet d'un diagnostic partagé sur la nécessité de lutter contre l'étalement urbain, et la recherche d'une ville plus mixte, organisée autour d'un réseau de transport efficace. La qualité de vie des Franciliens doit également être améliorée. Car si l'Île-de-France est très bien classée en termes d'infrastructures culturelles et économiques, elle se situe en deçà de la qualité de vie offerte par bon nombre de métropoles similaires.

Cette qualité de vie passe par la nécessité de définir le développement durable comme fondement pour la métropole. La conjugaison de la qualité de vie et de la compétitivité implique un travail de réflexion sur les complémentarités, les équilibres sociaux, écologiques et urbains, dans la perspective d'une métropole complètement innovante. Cet objectif peut être résumé en trois mots : solidarité, innovation et durabilité.

Avant de céder la parole à Cyrille POY, journaliste spécialisé dans les questions d'urbanisme et d'architecture, je rappelle que cette conférence a été organisée par Virginie BATHELLIER (IFORE), Bertrand LEMOINE et Sandrine SARTORI (Atelier international du Grand Paris) et avec le soutien d'un Comité de pilotage composé de la direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature, de la direction générale des infrastructures de transport et de la mer, et de la direction générale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France.

Cyrille POY

Bonjour à tous. Au cours de cette journée, de nombreux aspects du Grand Paris seront abordés. Il s'agit pour nous de réaliser un point d'étape et de lister les

perspectives d'une métropole durable et solidaire. Cette journée sera découpée en quatre grands moments :

- Un éclairage et un état des lieux du Grand Paris
- Une première table ronde, dédiée à l'articulation des projets d'infrastructure et aux questions de gouvernance
- Une deuxième table ronde, consacrée à la thématique du logement et à la meilleure façon d'atteindre l'objectif de 70.000 logements figurant dans la loi du 3 juin 2010
- Une troisième table ronde, organisée autour de l'impact environnemental du Grand Paris

Cette journée sera clôturée par Étienne CREPON, directeur de la direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages.

Les défis du Grand Paris

Bertrand LEMOINE

Directeur général de l'Atelier international du Grand Paris – AIGP

Bonjour à toutes et à tous,

J'aimerais remercier Olivier ROBINET et l'IFORE, qui sont à l'initiative de cette journée. Avec ses 15 équipes d'architectes urbanistes composant le nouveau Conseil scientifique de l'Atelier international du Grand Paris, nous sommes en ordre de marche pour poursuivre la réflexion et l'action autour de ce grand projet.

Ce Grand Paris dont nous parlons est d'abord une métropole de 10 millions d'habitants, avec un PIB représentant environ un tiers du PIB français. Notre métropole se caractérise par un patrimoine architectural très important, des monuments, des réseaux, des infrastructures. Elle présente cette particularité d'un centre très dense : *Paris*, très bien pourvu en réseaux de transport, mais qui restent insuffisants à l'échelle de cette vaste métropole qu'est le Grand Paris. Si Paris reste la place européenne la plus attractive en matière d'investissements, nous savons que d'importants défis devront être réalisés en matière de transports et de logements pour maintenir cette place.

En termes de logement, l'objectif partagé de construire 70 000 logements neufs par an constitue un défi important, du fait de la forte tension qui existe sur les prix, et qui conduit des familles à ne plus être capables de se loger. À ce premier enjeu s'ajoutent de fortes inégalités sociales, car c'est en Île-de-France que se concentrent les personnes les plus riches comme les personnes les plus pauvres. Le troisième enjeu concerne la gouvernance, très fragmentée. Nous le savons, ce point est l'un des principaux sujets de réflexion du Grand Paris, qui comprend 1281 communes, 8 départements, la région, la ville, les structures de gestion technique et les différentes représentations de l'État.

Dans ce contexte, le schéma directeur d'aménagement de la région Île-de-France, actuellement en cours de révision, est confronté à trois défis :

- Favoriser l'égalité territoriale et améliorer la cohésion sociale
- Anticiper et répondre aux défis des mutations climatiques et du renchérissement des énergies fossiles
- Développer le dynamisme de la région Île-de-France afin de maintenir son rayonnement international

Dans cette perspective, le Grand Paris apparaît comme le défi global d'une métropole plus compacte, plus dense. En un mot : intensifiée. Cette intensification permettra la préservation des espaces naturels et agricoles autour de Paris. Elle garantira l'efficacité des transports publics et la création de nouveaux centres urbains. Cette polycentralité, clef du développement durable de toutes les grandes métropoles du monde, permettra le renforcement de la cohésion sociale et du développement économique, avec des liaisons étroites entre l'habitat et l'emploi. Nous savons en outre que cette question est corrélée à la mobilité, et que toutes les composantes que je viens de citer forment un ensemble cohérent.

Je vais à présent m'atteler à détailler les ambitions qui forment le socle des défis qui nous attendent :

- La préservation des ceintures vertes, car le Grand Paris doit être une métropole dans laquelle les espaces naturels, les forêts, l'agriculture sont préservés.
- La Seine, classée au patrimoine mondial, de par ses enjeux touristiques, mais aussi économiques, en lien avec le port du Havre, jusqu'à la mer.
- L'offre de transport public, qui doit être repensée et renforcée par la remise à niveau des transports existants, et surtout la création de 200 km de métro automatique, visant à compléter le maillage, le développement des tangentielles, avec de nouvelles gares définies comme pôles d'échange, de transfert, mais aussi comme lieux de vie et de services.
- La promotion de l'intermodalité des infrastructures routières et ferroviaires.
- Les nouveaux centres urbains, par le passage d'une métropole concentrée sur la Ville de Paris à une métropole multicentrique, en partant des pôles existants.
- Les quartiers sensibles, qui doivent être intégrés physiquement, économiquement et socialement, par des efforts réalisés en matière d'accessibilité.
- Les grands projets, vitrines internationales du Grand Paris, qui doivent renforcer l'attractivité des nouveaux quartiers.
- Le renforcement de la métropole de la connaissance, à travers l'affirmation de pôles d'excellence conjuguant le développement, la recherche et la création d'entreprises.
- La définition de modes de gouvernance plus efficaces, moins complexes, adaptés aux enjeux, notamment à la dynamique de développement économique.

Ces défis ne sont pas abstraits. Ils s'inscrivent dans une dynamique de projets : 650 projets ou périmètres de projets ont été recensés à l'échelle du Grand Paris. Une

vingtaine de contrats de développement territorial sont en cours de définition entre l'État et les communes concernées. L'un des objectifs de ces contrats sera de territorialiser une partie de la nouvelle offre de logements.

Du côté des nouvelles lignes de métro automatique, les premières ouvertures sont théoriquement prévues en 2018, pour s'échelonner jusqu'en 2025. Bien sûr, le Grand Paris ne s'arrêtera pas en 2025. C'est un processus qui va se poursuivre et se redéfinir au fur et à mesure entre l'État et l'ensemble des acteurs, dont les collectivités.

La révision du Schéma directeur d'aménagement d'Île-de-France

Vincent FOUCHIER

Directeur général adjoint de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France

Bonjour à toutes et tous,

La révision du schéma directeur d'aménagement d'Île-de-France est une longue histoire. Nous sommes partis du schéma de 1994, lorsque la région a eu la compétence d'aménagement du territoire conférée par la loi de décentralisation. La région a attendu 10 ans avant de lancer sa révision. Lancée officiellement en 2005, la révision du schéma directeur a été menée tambour battant jusqu'à l'adoption du projet et la transmission de celui-ci à l'État, en septembre 2008. De 2008 à 2010, de nouveaux éléments et supports de négociation ont perturbé le processus. La loi du Grand Paris de juin 2010 a donné un nouvel élan à la négociation entre l'État et la région, mais elle s'est poursuivie par un combat politique et technique entre différentes sphères. Les lois Grenelle de modernisation de l'agriculture et de la pêche ont également changé le panorama juridique qui encadre la planification francilienne, ce qui n'a pas permis au Conseil d'État d'approuver définitivement le projet de Schéma directeur de 2008. D'autres épisodes sont intervenus entre-temps : la loi du 15 juin 2011, qui invente un processus inédit de double application de schémas directeurs, avec une application du schéma de 1994 et une utilisation conjointe du projet de 2008, et le décret du 24 août 2011, qui a officialisé le réseau du Grand Paris express, résultat de la négociation du débat public entre le projet Arc express de la région et le projet du Grand Paris de l'État.

À ce jour, le schéma directeur de 1994 est toujours en vigueur. Ce schéma est quasiment unique en France métropolitaine. Seule l'Île-de-France dispose d'un schéma régional qui s'impose aux collectivités locales. Ce qu'il faut en retenir, c'est qu'il s'impose au schéma de cohérence territoriale (SCOT), au plan local d'urbanisme (PLU), et il doit respecter les opérations d'intérêt national. Il doit encore intégrer les schémas du Grenelle (cohérence écologique, air – énergie) et la territorialisation de l'offre de logements. Tous les partenaires sont mobilisés dans cet objectif, dont un Comité de pilotage restreint au préfet de région, au président de région, au président du CESER, et élargi aux personnes publiques associées (départements, chambre de commerce, chambre d'agriculture, Paris métropole, association des maires d'Île-de-France).

Dans le cadre du calendrier de la nouvelle révision, nous avons jusqu'à fin décembre 2013 pour approuver un nouveau schéma directeur. Jusque-là, le schéma de 1994 fait foi. Il nous apparaît par conséquent urgent de conclure cette nouvelle révision.

Par rapport à la version de 2008, le nouveau SDRIF va être plus clair et plus pédagogique et faire évoluer les trois éléments prévus dans la version de 2008 : le rapport en tant que tel, l'évaluation environnementale, et la carte générale des différentes parties du territoire (particulièrement observée par les collectivités). Parmi les objectifs régionaux figurent :

- Les évolutions démographiques, en tablant sur un maintien de la part de la population de l'Île-de-France à 19% jusqu'en 2030, selon les prévisions de l'INSEE.
- Les 70.000 logements à construire. Nous en sommes actuellement à la moitié, et la courbe de construction va décroissante. De fait, l'enjeu du schéma directeur est de trouver les bonnes conditions et les bonnes localisations de la construction de logements, tout en limitant la consommation d'espace.
- L'emploi, avec 28.000 emplois de plus par an d'ici 2030, ce qui est très ambitieux par rapport aux tendances passées.
- Un projet spatial inscrit dans une ambition de métropole multipolaire et compacte.
- En matière de transports, l'enjeu est d'intégrer le Grand Paris Express dans l'ensemble du réseau existant, avec :
 - pour la région : la réhabilitation du réseau existant, que les nouvelles infrastructures viendront compléter et mailler,
 - au niveau national : les nouvelles gares de TGV préconisées pour la banlieue et de meilleures connexions avec les aéroports,
 - pour le cœur de métropole, le maillage du réseau Grand Paris Express avec l'ensemble des autres réseaux.

Nous avons également articulé notre réflexion sur la notion de « bassins de vie », qui devront s'incarner dans les projets de transports et dans les logiques d'aménagement et de structuration de l'espace. Depuis 2008, de nombreux travaux ont été livrés sur la meilleure façon de structurer la logistique – qui participe au fonctionnement de la métropole –, la consommation d'espace et la qualité de vie. J'ajoute que les boulevards métropolitains ont fait leur entrée dans le SDRIF, à travers la fusion de nos travaux et ceux de l'AIGP.

Pour ce qui a trait à la nouvelle carte générale du schéma directeur, elle devra intégrer les nouvelles infrastructures, notamment le Grand Paris Express, et répondre aux lois Grenelle. La nouvelle carte conserve le socle du schéma de 2008, et, dans sa première version, définit et quantifie trois niveaux d'exigence de densité mieux affirmés (par rapport à la version de 2008) :

- le niveau du tissu urbain ;

- les quartiers de gare, avec un niveau de densification supérieur à celui du tissu urbain ;
- les « pastilles préférentielles de densification », soit les lieux de potentiel régional, avec une exigence de densité encore plus accrue.

En matière de capacité d'extension et d'urbanisation nouvelles, l'enveloppe du SDRIF de 1994 est réduite. Nous pouvons cependant retenir une redistribution des capacités non cartographiées de développement, désormais quantifiées dans les bourgs et les villages, et la division par deux des capacités d'urbanisation potentielle dans ces mêmes zones.

J'évoque rapidement la question des échelles, dans la mesure où toute forme de planification en Ile-de-France doit s'ouvrir sur de larges échelles :

- spatiales, à l'échelle nationale, avec les flux domicile-lieu de travail, qui débordent d'Île-de-France, notamment en Grande couronne. Sur cet aspect, peu d'aménagements ont été prévus dans le passé pour faciliter et organiser la mobilité et un dialogue commence à être instauré avec les territoires voisins, à travers la conférence des présidents de région ;
- temporelle, avec des raisonnements qui ne doivent pas se limiter à 2030, mais s'inscrire aussi à horizon 2050.

En conclusion, le SDRIF n'est pas qu'un document d'urbanisme. C'est un ensemble de politiques régionales et il comprend d'ailleurs un fascicule dédié à la mise en œuvre de ces politiques. L'enjeu est que la planification s'accompagne de tous les moyens de sa concrétisation.

Le renforcement des transports publics en Île-de-France et la dynamique territoriale

Thierry GUIMBAUD

Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer – DGITM

La particularité de l'Île-de-France est d'être constituée d'un transport urbain dense, périurbain et rural. C'est un système d'une grande complexité.

Par le passé, les développements du réseau d'Île-de-France ont toujours répondu à un objectif fort. Dans la première moitié du XXe siècle, le premier objectif a été de désaturer le réseau pour aboutir au réseau de métro que nous connaissons aujourd'hui. Le deuxième objectif a consisté à desservir les zones en développement de l'Île-de-France. Finalement, le premier objectif répondait à un problème de circulation, tandis que le deuxième objectif répondait à une vision. Si je reviens sur ces développements, c'est parce que nous nous trouvons aujourd'hui dans cette configuration : répondre à une problématique tout en portant une vision. Ces deux sujets ont été traités successivement au siècle dernier. Ils ont de nouveau été abordés ces dernières années, à travers :

- un premier projet de traitement des difficultés actuelles, notamment sur les différents RER, ainsi que sur les difficultés de liaison en proche couronne, notamment dans la partie sud,
- une vision du développement à long terme de l'Île-de-France.

Respectivement portés par la région et par l'État, ces deux aspects ont trouvé un point de convergence en janvier 2011, à travers le projet unique de rocade par métro automatique. Je n'entrerai pas dans le détail de ce projet, mais j'évoquerai l'effort considérable qui a été porté sur la réalisation des projets structurants les plus urgents. Je pense notamment au projet Éole, ainsi qu'aux projets dits de schéma directeur sur les RER C et D.

Ces projets présentent une rentabilité économique et des aménagements essentiels. Entre 2000 et 2006, le précédent CTER a porté l'effort financier à un peu plus de 2,5 milliards d'euros sur les transports collectifs en Île-de-France. Entre 2007 et 2013, le CPER a convenu de porter cet effort à un peu moins de 5,5 milliards d'euros. Pour en revenir à mon introduction, je dirais que dans le projet Grand Paris Express, la vision du développement en Île-de-France doit s'appuyer sur un projet de traitement du réseau actuel. Or, ce réseau actuel n'a pas été conçu, au départ, pour l'utilisation qui en est faite actuellement.

Hypothétiquement, la mise en place du projet du Grand Paris permettra de désaturer la partie centrale. À l'heure de pointe, nous estimons une désaturation de

l'ordre de 10 % du réseau RER, jusqu'à 15 à 20 % en fonction du lieu où de l'heure. Il apparaît nécessaire de rappeler que le projet Grand Paris Express drainera 2 à 3 millions de voyageurs par jour. Or, le plus gros RER, le RER A draine actuellement un peu plus de 1 million de voyageurs par jour. En ordre de grandeur, le Grand Paris Express sera deux à trois fois plus important que le RER A, qui est la deuxième ligne du monde en termes de trafic.

Les engagements financiers de ce projet sont considérables. Ils devront le rester. Il est évident que la problématique des financements est structurante dans l'action de l'État et de l'ensemble des collectivités publiques. Il est tout aussi évident que ce projet fera l'objet de phasages afin d'être tenu à court, moyen et long terme.

Au-delà des financements, la maîtrise d'ouvrage et la capacité à tenir ce projet, à le réaliser dans les délais sont un deuxième enjeu tout aussi considérable, dans la mesure où les aménagements, les prolongations devront s'insérer dans un réseau existant. En conclusion, je dirais que trois défis se présentent à nous : les défis de la finance, le défi de la maîtrise d'ouvrage, et le défi de l'exploitation et de l'intégration des nouveaux projets dans les réseaux en service.

Cyrille POY

Quels sont les gains susceptibles d'être réalisés sur les réseaux existants ?

Thierry GUIMBAUD

Les gains auxquels je pense sont assez simples. Si vous prenez le RER A, c'est un réseau qui n'a pas de capacité de retournement dans son tronçon central. Évidemment, cela "embolise" tout de manière rapide. Opérer un retournement du RER A est un défi considérable, techniquement et financièrement. Pour autant, le gain serait également considérable. L'exemple du RER A est un exemple parmi d'autres.

Cyrille POY

En matière de financement, où en est-on en termes d'enveloppe ?

Thierry GUIMBAUD

Tout n'est pas financé, dans la mesure où ce sont des projets à très long terme. Un financement s'inscrit dans une dimension de quatre à cinq ans. Pour autant, des ressources ont été spécifiquement affectées aux différentes instances : celle du Grand Paris, du STIF... les bases financières sont posées. Mais il faut être réaliste : la situation financière que nous connaissons obligera à reconsidérer certaines prévisions.

Présentation et point d'actualité sur les contrats de développement territorial

Jean-Claude RUYSSCHAERT

Directeur régional et interdépartemental de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France – DRIEA

Créé par la loi du Grand Paris, le Contrat de Développement Territorial (CDT) définit les modalités de mise en œuvre des objectifs fixés en matière de logement, de transport, de déplacement, de lutte contre l'étalement urbain, de développement économique, sportif, culturel, de protection des espaces naturels, etc.

Le CDT apparaît comme une révolution culturelle, voire un « ovni administratif », pour plusieurs raisons : la première réside dans sa définition, extrêmement large. Par ailleurs, le CDT s'impose aux autres documents d'urbanisme, et opère le passage entre un urbanisme de planification et un urbanisme de projet. Le CDT présente certains avantages et inconvénients : le premier risque est de créer des redondances en générant des projets en doublon autour des différentes gares. Son principal avantage réside dans la grande souplesse de portage d'un projet d'aménagement partagé entre l'État, les collectivités territoriales, tout en associant d'autres structures (conseil régional, département, communautés d'agglomération, usagers...).

Le CDT porte sur des territoires stratégiques (et non nécessairement autour des gares). Dans son organisation sont associés les chambres de commerce, les représentants du monde économique et de nombreux autres acteurs. Je vais à présent aborder quelques points spécifiques du décret relatif aux CDT, qui définissent un certain nombre de priorités en matière de développement économique, de logement et de transport.

Pour ce qui a trait au logement, la loi impose 70 000 logements par an. Nous étions à 37 000 logements en réalisation jusqu'en 2011, date à laquelle les logements autorisés ont été portés à 57 000. Soixante-dix mille logements est un objectif raisonnable à atteindre. Nous avons souhaité que le préfet de région notifie les objectifs de réalisation de logements sur les territoires, par grand bassin de vie et non par structure, en laissant les discussions locales négocier la mise en œuvre des objectifs. Nous ne sommes pas partis sur une répartition départementale.

En matière de transports, le CDT doit tenir compte des éléments existants. Il est impératif de travailler, au plan local, sur la desserte fine des territoires, le rabattement sur les gares, le maillage, etc. Dans cette optique, la gare est un maillon très important de la chaîne du transport. C'est aussi un levier de restructuration du quartier. Cette restructuration implique une finalité et des fonctionnalités différentes

d'une station de métro classique : les gares doivent former des pôles de centralité de service. L'article quatre du décret précise les principales caractéristiques, le périmètre envisagé, les opérations et la maîtrise d'ouvrage des différentes opérations potentielles. À défaut d'aménageur potentiel, la société du Grand Paris (SGP) a une vocation d'aménageur autour des gares proprement dites. Dans nombre de secteurs, le CDT se situe sur une zone d'opération d'intérêt national (OIN) pour laquelle l'État va mobiliser des opérateurs d'établissements publics.

Au chapitre des contraintes, le CDT doit définir le calendrier optimal d'élaboration à grande échéance (15, 20, 25 ans), avec une phase opérationnelle immédiate, l'évaluation des coûts et les conditions générales de financement. Dans les délais qui nous sont impartis, ces éléments seront extrêmement difficiles à négocier, car ces délais sont quasiment impossibles à tenir. Pour ne citer qu'un exemple, le CDT du plateau de Saclay est déjà dépassé, si bien qu'au sens réglementaire, il n'est plus possible d'élaborer un CDT sur le plateau de Saclay. Pour ce qui concerne les autres CDT, il faudrait que nous les bouclions tous avant la fin de l'année afin de pouvoir les soumettre à enquête publique. Dans la réglementation actuelle, nous sommes tenus de sortir un projet de CDT à l'automne, de façon à pouvoir passer ensuite aux phases réglementaires. Or, ce projet de CDT implique tout un volet d'évaluation environnementale.

La DRIEA a défini un certain nombre de points de vigilance, relatifs aux expertises nécessaires à l'établissement d'un CDT. En effet, il n'est pas possible d'élaborer un contrat de développement territorial sans un minimum d'études, de diagnostics et de cartographie. Par exemple : nos études ont déterminé que si nous atteignons nos objectifs en matière de population et de réseaux de transport à réaliser, nous aurions exactement le même nombre de voitures sur les routes qu'aujourd'hui. En d'autres termes, compte tenu de l'augmentation de la population et du trafic, le transfert modal dans les transports collectifs ne réduira pas la saturation du réseau actuel. Il va donc falloir imaginer d'autres formules. De la même manière, nous avons conduit une étude sur le corridor de l'autoroute A1, dont 60 % à 70 % du trafic apparaît comme du trafic de cabotage. Cela signifie qu'il va nous falloir modifier les conditions de desserte locale d'un territoire de CDT à un autre territoire de CDT, par la création ou la réduction d'échangeurs. Pour répondre aux vœux de l'ensemble des acteurs, nous avons chiffré le coût à 3 ou 4 milliards d'euros pour 5 PDMI (projets de développement et de modernisation des itinéraires routiers).

Par ailleurs, comme je le soulignais dans mon introduction, l'État doit garantir la cohérence d'ensemble afin que les territoires ne s'orientent pas vers la constitution de projets concurrents. Cette cohérence, nous essayons de la rechercher à travers les schémas de développements territoriaux. Dans notre logique d'ingénieurs urbanistes, l'idéal serait de définir un grand schéma directeur pour la région Île-de-France, et de le décliner ensuite dans des schémas de développement ou des SCOT, des PLU, puis des CDT. Malheureusement, cela ne fonctionne pas comme cela, dans la mesure où les CDT vont sortir avant l'approbation du SDRIF. De fait, la cohérence doit être assurée dans le cadre de l'élaboration des travaux et dans les

grandes orientations prises par les différents CDT, ce qui implique un certain nombre d'arbitrages.

Pour revenir sur l'exemple des gares, elles constitueront non seulement un maillon de la chaîne du transport, mais seront également un élément de restructuration du développement urbain, dans un milieu urbain dense, en concurrence avec des projets de développement économique. Par ailleurs, il faut également tenir compte de la logistique urbaine, soit l'acheminement des marchandises par des voies différentes – ferroviaires, fluviales – et maintenir la possibilité de cette logistique urbaine dans le cadre d'un territoire extrêmement concurrentiel.

Présentation des projets d'aménagement autour des gares

Catherine BARBÉ

Directrice de l'urbanisme à la Société du Grand Paris – SGP

Je vais vous présenter les projets d'aménagement autour des gares du Grand Paris ainsi que tout le contexte d'études urbaines, de développement, de densification, qui entoure la métropole. Je reviendrai tout d'abord sur le schéma d'ensemble du Grand Paris, dont le tracé a été approuvé par décret au mois d'août 2011. Certaines gares y figurent à titre conservatoire, mais elles sont au cœur de territoires « à enjeux de disparité et d'égalité » (pour reprendre les mots de la ministre). Ce sont donc des gares avec des potentialités de développement extrêmement importantes.

Comment se fera ce projet d'aménagement et selon quel phasage ? Notre ministre de tutelle, Mme Cécile DUFLOT a apporté un soutien très explicite au projet du Grand Paris. Les études ont été engagées sur l'intégralité du réseau sous maîtrise d'ouvrage du Grand Paris. De son côté, le STIF a engagé les études dont il est le maître d'ouvrage. En ce qui concerne la SGP, les premiers marchés de maîtrise d'œuvre et d'appel public à candidature sont en cours de lancement pour attribution dès la fin de l'année. J'ajoute que les dossiers d'enquête publique sont également en cours de préparation. Notre souhait est que ces enquêtes puissent se dérouler avant les prochaines élections municipales.

S'agissant des projets d'aménagement autour des gares du Grand Paris, les 73 gares du schéma d'ensemble s'insèrent dans des quartiers différents, que nous avons classés en trois typologies :

- les quartiers pavillonnaires,
- les grands ensembles,
- les territoires industriels.

Évidemment, les problématiques d'insertion urbaine des gares diffèrent en fonction de chacune de ces typologies. De la même manière, les interlocuteurs seront différents.

Sur les territoires industriels, des projets d'aménagement sont à l'étude depuis longtemps, et des opérateurs dédiés ont été créés spécifiquement pour cette fonction. Je pense par exemple à l'établissement public d'aménagement Seine Amont.

Sur les grands ensembles, des projets urbains ont été planifiés de longue date, dans le cadre des opérations ANRU, avec des pilotages et des maîtrises d'ouvrage différents.

Sur les quartiers pavillonnaires, nous nous trouvons dans une situation où apparemment, il n'y a pas de foncier mutable, pas de volonté de changement. Pourtant des gares vont s'implanter et créer des centralités et nous gagnerions à prévoir le réaménagement de leurs abords, pour éviter de subir les situations d'engorgement, d'embouteillage, les difficultés d'accessibilité, et la flambée des prix immobiliers.

Ce traitement « intelligent » passe par de nombreuses études urbaines réalisées sur les territoires de la zone dense de l'agglomération. J'ajoute qu'avant la décision de créer le réseau de transport du Grand Paris, les études d'aménagement de nouveaux quartiers étaient en gestation, notamment à proximité des quartiers politiques de la ville. Les gares du Grand Paris arrivent donc au cœur de ces quartiers avec les potentialités de desserte et de maillage qui ont été soulignées par les intervenants précédents. L'idée est de ne pas bousculer l'opération en cours, de ne pas cannibaliser les effets de redistribution des potentialités commerciales, mais de répondre à un enjeu urbain de complémentarité.

D'autres études sont également réalisées par la Société du Grand Paris sur les parcelles à acquérir et sur le dimensionnement des espaces publics. J'ajoute que la trame viaire de la zone centrale d'agglomération n'est pas forcément adaptée à une intensification forte des territoires, que ce soit en matière d'emplois ou en matière de logements. La question du dimensionnement de cette trame viaire pour l'accessibilité ou la desserte des gares ou des nouveaux quartiers est un véritable sujet. Sur ce point, l'atelier parisien d'urbanisme s'est engagé sur des études auxquelles nous participerons. Nos interlocuteurs nous demandent également de nous pencher sur la question du maintien, de l'extension ou de la suppression des parkings aux abords des gares. Il faut également que nous réfléchissions à la programmation de la gare elle-même, notamment en matière de développement de services.

Comme Jean-Claude RUYSSCHAERT le soulignait, la loi habilite la SGP à conduire des opérations d'aménagement et de construction aux abords des gares. Au-delà de cette habilitation formelle qui doit passer par les CDT, nous devons faire en sorte que les gares ne soient pas « des boîtes » posées dans un paysage en mutation, mais s'articulent avec les projets innovants pour porter les projets urbains et enclencher une dynamique de mutation des territoires. Nous conduisons en priorité nos projets sur les parcelles acquises pour la réalisation de l'infrastructure de transport. Nous travaillons en concertation avec les collectivités locales et avons identifié une trentaine de gares avec des potentiels d'aménagement et de logements. Pour la gare de Créteil – L'Echat, par exemple, la localisation a été décidée avec les élus dans le cadre d'un Comité de pilotage, et le maire nous a demandé d'étudier un aménagement sur un parking proche qu'il faudra probablement reconstituer dans le cadre de l'opération.

Pour revenir sur notre manière de procéder, nous nous appuyons sur des prestataires extérieurs qui dressent les bilans économiques et identifient les modifications de PLU nécessaires, en relation avec les collectivités. En cas d'accord avec lesdites collectivités, nous lancerons les consultations pour trouver les constructeurs qui réalisent les programmes. Outre les 30 gares que je viens d'évoquer, 25 gares n'ont fait l'objet d'aucune étude préalable de notre part et ont été réparties en deux lots, remportés par l'AFTRP (associé à Architecture Studio) et par Partenaire développement (associé à Brès et Mariolle, cabinet d'architectes urbanistes).

Je rappelle que les gares du Grand Paris, qui sont pour la plupart en interconnexion (une trentaine sur les 57 gares construites par la SGP) vont connaître des explosions de flux considérables et générer à la fois des flux d'accès, et de la valeur, qui vont permettre aux territoires de muter. Nous avons lancé des études sur le développement des espaces de service dans les gares, qui s'inscrivent en complément des réflexions menées sur les commerces, les offres de service public, numérique ou associatif susceptibles d'y être développées. Mon dernier point portera sur la gouvernance, qui sera abordée au cours des tables rondes. Il me semble que les multiples Comités de pilotage, qui réunissent en partie les personnes, permettent d'échanger, de réaliser des diagnostics partagés, voire de conduire les projets à maturité. Ces Comités me semblent importants dans une région où, finalement, les collectivités dialoguaient peu entre elles. Je crois également que cela permet de construire une expertise en maîtrise d'œuvre qui n'existait pas auparavant, et qui a été amorcée par la consultation internationale du Grand Paris.

Table ronde 1 : Comment articuler projets d'infrastructures lourdes et aménagement territorial ? Quelle gouvernance ?

Daniel BÉHAR

Chercheur, professeur associé à l'Institut d'urbanisme de Paris

Paola VIGANO

Architecte-urbaniste

Témoignage : Jean-Marc VALENTIN

Chargé de mission au Grand Lyon

Daniel BÉHAR

La question posée par cette première table ronde est au cœur du projet du Grand Paris. C'est à partir de cette hypothèse d'articulation entre projets d'infrastructure lourde et aménagement territorial que le projet a rencontré une adhésion politique. Et c'est également à partir de cette hypothèse que ce projet ne va pas disparaître au nom de l'alternance politique. En quelques mots, cette articulation fonde la mobilisation des acteurs.

Les projets d'infrastructure de transport lourd sont la condition de la transformation urbaine, et l'hypothèse posée par cette table ronde est celle de la permanence de l'action collective sur l'urbain. C'est extrêmement convenu, car il y a 40 ans, les villes nouvelles ne visaient pas autre chose. À une autre échelle, dans d'autres situations urbaines, le rapport entre TGV et transformation urbaine s'est fondé sur un principe identique de relation entre infrastructures lourdes et transformation urbaine comme condition d'intervention sur la ville. Si le contexte a changé, la même pensée demeure. Le changement de contexte auquel je fais référence, c'est le passage d'un référentiel de l'agglomération à un référentiel de métropole. Le référentiel des villes nouvelles était fondé sur l'organisation de la croissance urbaine. C'était un référentiel quantitatif, et le réseau de transport devait structurer l'organisation des villes nouvelles qui généraient la croissance urbaine. Aujourd'hui, les finalités sont multiples : compétitivité mondiale, cohésion sociale, cohésion territoriale... Nous nous situons sur des registres plus qualitatifs, plus fonctionnels. Pour autant, la même hypothèse stratégique domine.

Ce qui fait le lien entre les infrastructures de transport, la transformation urbaine et l'aménagement territorial, ce sont les gares, constituées en pôles. Derrière l'idée des pôles-gares se dessine l'hypothèse du polycentrisme et du multipolaire. L'idée du multipolaire me hérisse, car j'estime qu'il s'agit d'une hypothèse fondamentale

éminemment discutable. Vu le nombre de pôles-gares, nous savons qu'il n'y en aura pas pour tout le monde. Considérant le caractère stratégique de ces pôles dans le cadre de la transformation urbaine dans les 50 prochaines années, nous pouvons comprendre l'angoisse de certains élus locaux de voir leur territoire exclu. J'entendais également qu'une grande majorité de ces pôles-gares serait en fait des gares d'interconnexion ou des « hubs ». Mais est-ce qu'un « hub » fait un pôle urbain ? Non. Ce n'est pas mécanique. Il existe des « hubs » à Paris : la Gare de l'Est, la Gare du Nord. Il s'agit d'un gigantesque « hub ». Mais il n'y a aucun pôle urbain à proximité. La relation entre hub et pôle urbain n'est pas mécanique, car fondamentalement, ce qui différencie la métropole de l'agglomération, c'est la fin des pôles. Les trois critères qui définissent un pôle sont :

- la concentration d'activités
- l'intégration d'activités
- l'effet d'entraînement et de diffusion

Sur la base de ces trois critères, les seuls pôles parisiens sont la Défense et Roissy. Considérer que la métropole doit s'articuler sur le passage du mono centrisme au multipolaire revient à ne rien dire sur la forme urbaine et la stratégie d'action publique permettant de la faire évoluer. La question n'est pas de remettre en cause le fait qu'il y ait des effets, un impact du réseau de transports et des infrastructures lourdes sur l'aménagement urbain, mais de focaliser l'attention sur le fait que cette articulation va se passer sur les pôles gares. Comme je le soulignais dans mon introduction, cette articulation relève du passé.

Qu'est-ce qui fait la métropole ? L'idée de métropole aujourd'hui, c'est le passage d'un fonctionnement organique à un fonctionnement systémique. À mon sens, le réseau de transport va accélérer le processus de mise en système, d'interdépendance contradictoire entre les territoires. La question de l'action publique devra être portée sur la façon dont le réseau de transport va renforcer les interdépendances territoriales, les processus de concurrence et de compétition. Je vais prendre trois exemples pour illustrer mon propos :

Le Grand Roissy : nous savons que tout ce qui se passe au nord de Paris aujourd'hui fonctionne par « grandes plaques » spécialisées : la plaine Saint-Denis, Le Bourget, la tangentielle, Roissy et la logistique, etc. Ce sont des plaques spécialisées dans leurs fonctions métropolitaines. Tout cela va être mis en système avec le réseau de transport. Mais comment va se jouer la spécialisation ? Va-t-elle se renforcer ? Est-on capable de faire système entre ces plaques ?

L'est, autour de Marne-la-Vallée : c'est le secteur le plus radial de l'Île-de-France. Le réseau de transport va ajouter trois branches, si bien que nous allons passer d'un système radial à un système totalement maillé. Qu'y a-t-il en dessous de cela ? Pour le coup, nous avons des pôles, mais des pôles de l'ancienne période : Val de Fontenay, Mont d'est, les centres commerciaux de Rosny, etc. Ce sont des pôles extrêmement fragiles. Que va-t-il se passer au moment du mariage ? Comment va-t-

on maîtriser le basculement de ces pôles dans un système qui, pour le coup, sera multipolaire ?

L'ex-Orlyval : C'est l'endroit au plus proche de Paris. Le réseau, la ligne rouge, va être complètement maillé avec le métro. Derrière ce territoire, il n'y a pas de pôles. C'est un territoire qui va complètement basculer dans le système parisien, avec départ de l'activité. Est-ce que le réseau de transport va renforcer ce processus ? Comment est-on capable de le maîtriser ?

Je crois que la question de l'action publique doit être portée sur cette interdépendance systémique entre les territoires et non sur une logique de pôles. Pour aborder la question de la gouvernance, nous assistons à une fabrication de gouvernance dans une logique de pôles. Cette gouvernance est basée sur les CDT, comme levier d'une « nouvelle façon » de faire de l'urbanisme de projets, où la forme urbaine et le projet architectural classique sont mis au centre. C'est ce que j'appelle de l'architecture dilatée, de l'urbanisme à grande échelle et du « zoning ». Par contre, je pense que les CDT sont très intéressants comme outil de programmation négociée. C'est une contribution fonctionnelle à la question de la gouvernance territoriale. Elle permet de répondre à la question du « qui fait quoi ? ». Quelles sont les fonctions assurées par les dispositifs de gouvernance ? Les CDT innovent dans une fonction de production de programmation négociée entre les acteurs, l'État, les collectivités, les grands opérateurs. Mais il n'y a pas que les CDT. La confluence, la tangentielle Nord, sont des initiatives qui ont été prises par les collectivités locales. Ces initiatives sont une figure complètement inédite : les acteurs se réunissent pour peser dans le système et opèrent un recollement des différents CDT.

Derrière cette initiative se dessine un travail des acteurs sur les notions de cohérence territoriale, pas au sens du zoning, mais au sens de l'accord négocié, de la fabrication de règles du jeu partagé. Lorsque les acteurs du Grand Roissy discutent de l'expansion de leur territoire et de la création de nouvelles zones d'activité, ils fabriquent des règles du jeu partagées, de la cohérence, de la pensée système. Lorsque les gens de la vallée scientifique de la Briève au Sud se mettent d'accord pour porter ensemble le projet « Cancer Campus », car il les fédère vis-à-vis de l'extérieur, c'est également de la pensée système. À mon sens, c'est là tout l'enjeu de la gouvernance : fabriquer de la maîtrise d'ouvrage urbaine locale, soit tout ce qui se joue autour des CDT, et organiser dans le même temps les dispositifs d'interaction entre les acteurs.

Cyrille POY

Si l'on revient sur tout ce que vous avez dit, nous voyons d'un côté une grande critique du principe de développement de la métropole basée sur les pôles de gare, et dans le même temps, une certaine forme d'inventivité, ou la naissance d'une pensée systémique de la métropole.

Daniel BÉHAR

Je pense que nous nous trouvons dans une dynamique de transformation extrêmement intéressante. Nous avons toujours tendance à considérer que l'Île-de-France est dans une situation de retard en matière de prise en compte des enjeux métropolitains, de capacités de gouvernance, etc. Mais de par sa complexité, l'Île-de-France a une obligation d'inventivité. Or, je trouve que l'on invente plus vite et plus fort que dans des agglomérations plus traditionnelles.

Cyrille POY

Paola VIGANO, avez-vous une réaction par rapport à ce que vient de dire Daniel BÉHAR ?

Paola VIGANO

Nous avons toujours été assez pessimistes sur ce projet de double boucle, qui s'est formé au-delà et en dehors des discussions relatives au Grand Paris. Les critiques fondamentales portent sur la forte sélectivité de ce projet. La métropole a besoin d'un projet inclusif, qui ne se pose pas uniquement à l'échelle du grand système de transport, mais qui doit également s'interroger sur la question de la mobilité et de l'accessibilité. Ce projet doit être connecté à tout autre projet relatif à l'amélioration de la qualité de vie des Franciliens. Ce qui me paraît intéressant, c'est la notion d'infrastructure, qui est mise au centre des discussions. Je trouve que c'est très pertinent. Si nous considérons ce moment de transition économique, environnemental, social, alors la notion d'infrastructure doit être la base de notre réflexion et de notre projet.

À présent, je voudrais introduire la question de résistance et de résilience. Daniel a évoqué le territoire de la Seine amont, territoire qui va être amené à changer radicalement dans le futur. Cela pose tout une série de questions à la métropole : la diminution drastique des lieux de travail, de la production... Un groupe de chercheurs commence à s'interroger sur la façon de rationaliser la production présente sur ce territoire. Et ce n'est pas la seule problématique, car la Seine amont présente également un risque, notamment hydraulique. Il s'y trouve des villes qui peuvent être inondées pendant des semaines sous 2 à 3 m d'eau. La Seine amont est un territoire habité, mais il doit devenir un territoire habitable. Par rapport à ces deux problématiques se pose la question de la résilience et de la résistance.

La résilience c'est l'idée de s'adapter, d'avoir la possibilité de s'adapter aux événements, de les intégrer afin de trouver ses propres prestations, sa propre forme. Mais l'idée de l'adaptation sous-tend également la notion de résistance. La question qui se pose aujourd'hui est de trouver un nouvel équilibre entre résistance et résilience. Ce nouvel équilibre passe par la prise de décision collective, et interroge les modalités de gouvernance. Pour reprendre l'exemple de la Seine amont, la question est de savoir comment gérer les risques en commun. Ces risques ne pourront pas être partagés ou divisés. Contrairement à la Hollande, qui s'est

construite sur un principe de résistance face au risque de la montée des eaux, la France est un territoire assez résilient.

Cyrille POY

Comment pensez-vous pouvoir diffuser cette idée dans l'organisation et la gouvernance du Grand Paris ?

Paola VIGANO

La meilleure façon de diffuser cette idée est d'abord de pouvoir en parler. La thématique du risque hydraulique n'est pas un sujet facile à aborder. Il y a des barrières assez fortes. Je pense que la première chose est d'instaurer des possibilités d'échanges et d'aller au-delà des limites que l'on se donne sur ce qu'il est possible de dire ou de ne pas dire.

Cyrille POY

Jean-Marc VALENTIN, vous êtes ici l'une des rares personnes à n'avoir pas directement affaire avec le Grand Paris. Vous êtes issus de la métropole lyonnaise, très active en matière de réflexion urbaine et de mise en œuvre de projets. Comment réagissez-vous par rapport à ce qui vient d'être dit ?

Jean-Marc VALENTIN

Avant toute chose, je souhaiterais préciser ma fonction : je suis chargé de mission au sein du service Stratégies d'Agglomération, service rattaché à la Direction de la Planification et des Politiques d'Agglomération du Grand Lyon.

La difficulté du Grand Lyon aujourd'hui est de renforcer le caractère partagé d'un projet de développement territorial qui se veut multipolaire et polycentrique. La notion de multipolarité a été clairement affichée dans le cadre de l'élaboration du schéma de cohérence territoriale de l'agglomération lyonnaise. Je rappelle qu'à l'échelle de la région urbaine de Lyon, vous avez quatre départements et 13 SCOT. Dans le cadre de l'élaboration du schéma de cohérence territoriale de cette agglomération, le développement de la croissance urbaine est structuré sur le réseau des transports collectifs, et sur une maîtrise de la consommation foncière permettant de préserver le capital naturel, qui représente près de 50 % du territoire du SCOT. L'objectif est également de polariser le développement à l'échelle de bassins de vie clairement identifiés. Dans chacun de ces bassins de vie se trouvent des polarités « chefs de file », positionnées sur les gares du réseau de l'Étoile ferroviaire lyonnaise.

Désormais, la multipolarité doit être construite à l'échelle métropolitaine, avec l'ensemble des partenaires et des acteurs. Il existe une gouvernance territoriale, mais la gouvernance opérationnelle doit se construire de façon progressive, notamment dans le champ des transports.

Pour répondre à la question de l'articulation des grands projets d'infrastructure et d'aménagement du territoire, je pense que malgré tous nos efforts, nous sommes encore ancrés dans des logiques cloisonnées et segmentées. Je suis intéressé par la dimension de contrat, de négociation du dispositif de CDT, qui engage l'ensemble des parties prenantes, car nous manquons actuellement de contractualisation et de mise en œuvre des projets tels qu'ils sont portés par les grandes orientations des documents d'urbanisme. Il nous faut imaginer des outils contractuels qui engagent l'ensemble des parties.

Cyrille POY

Nous entendons souvent que les grandes capitales régionales bénéficient d'une plus longue histoire dans l'organisation de leur gouvernance. C'est particulièrement vrai pour la ville de Lyon, qui politiquement parlant, possède « un esprit de bonne compréhension des intérêts publics ». En tout cas, c'est comme cela qu'est présentée la gouvernance de la politique lyonnaise. Or, vous venez d'évoquer un certain cloisonnement. Tout à l'heure, Daniel BÉHAR a parlé d'une « soft gouvernance », où les choses ne sont pas nécessairement figées. Il me semble que c'est un peu votre modèle de gouvernance et de projets à Lyon ?

Jean-Marc VALENTIN

En dépit d'une culture de gouvernance à l'échelle du territoire communautaire élargi, dès lors que nous changeons d'échelle, la gouvernance devient logiquement plus complexe. Aujourd'hui, le projet de développement territorial à l'échelle métropolitaine reste à construire. Tant que ce projet ne sera pas pleinement partagé par l'ensemble des acteurs, il sera illusoire d'engager des démarches opérationnelles avec des outils adaptés. Il nous faut approfondir et concevoir cette vision partagée du développement à l'échelle métropolitaine. Jusqu'à présent, cela a été insuffisamment travaillé, faute de dynamisme dans le dialogue. En matière d'outils, l'inter-SCOT, qui permet de limiter les inconvénients de la multiplication des SCOT à l'échelle de l'aire métropolitaine, apparaît comme un outil de politique de coordination *a minima* des orientations des SCOT. Mais il ne permet pas de produire de schéma de cohérence territoriale à la bonne échelle. Il nous faut donc définir de nouveaux outils, de nouveaux modes de faire pour fabriquer la métropole multipolaire que nous défendons. Il s'agit là d'un enjeu majeur pour le pôle métropolitain qui vient de naître.

Cyrille POY

Merci. Je propose à présent de céder la parole à nos précédents intervenants : Jean-Claude RUYSSCHAERT, Catherine BARBÉ, Vincent FOUCHIER sur tout ce qui vient d'être dit.

Jean-Claude RUYSSCHAERT

Pour revenir sur les propos de Daniel BÉHAR, je ne pense pas qu'il y ait de contradiction entre un mode de fonctionnement systémique et une métropole multipolaire. À mon sens, une métropole polycentrique passe nécessairement par un

mode de fonctionnement systémique, bâti sur un réseau de transport hyper performant. Cette approche est complètement différente de celle que nous avons pu connaître auparavant, où des fonctionnalités étaient positionnées sans traiter du problème de fonctionnement du système. Le deuxième élément sur lequel je voudrais revenir concerne les documents de planification. Ces documents *n'obligent pas* à faire, et dans le pire des cas, *ils interdisent* de faire. Ce que l'on cherche à apporter aujourd'hui, ce sont des documents de planification qui *permettent de faire*, de mettre tous les acteurs autour de la table pour porter un projet collectif. C'est la philosophie du contrat de développement. Évidemment, il ne s'agit pas de tomber dans l'utopie : porter un projet collectivement reste très complexe, et il y a encore beaucoup de chemin à faire.

Catherine BARBÉ

En ce qui me concerne, je ne souscris pas aux critiques de Paola VIGANO, qui craint que le réseau se fasse au détriment de la qualité de vie. Car ce qui intéresse les élus, les collectivités locales, les Conseils généraux, c'est ce qui va se fabriquer autour de la gare, ce sont les impacts positifs pour les habitants, mais aussi les difficultés que cela va générer. S'agissant du maillage du réseau et du nombre de gares, il est clair que nous allons créer un maillage sur un système vraiment radial. Cela va permettre de nouveaux flux et de nouveaux cheminements. Le véritable défi consistera à donner envie aux Franciliens de « remonter à la surface », de se déplacer, de créer leurs entreprises... De favoriser l'attractivité et de nouvelles centralités. Évidemment, tout reste à faire, dans une temporalité beaucoup plus importante que celle de la construction du réseau de transport. Je pense aux 50 années à venir. Jean-Claude RUYSSCHAERT évoquait les documents de planification qui *interdisent de faire*, ce qui est déjà beaucoup. À l'avenir, peut-être pourrions-nous espérer une politique de planification plus volontariste.

Vincent FOUCHIER

Sur cet aspect, le SDRIF est déjà bien chargé. Je souhaiterais revenir sur la question des pôles. Je crois que rejeter d'un bloc la multipolarité est un peu provocateur. Jusqu'à présent, le pôle était considéré comme un nœud de croisement de transports et d'activités, une sorte de spécificité. Ces pôles seront désormais moins rares, donc moins spécifiques. Les chaînes larges de la métropole, les grands territoires impliquent des questions particulières à traiter. Paola a évoqué la question de la résilience et celle du risque. Je la rejoins sur ces aspects : seule, une collectivité ne pourra résoudre les problématiques d'inondations. Résoudre ces problématiques passera par un portage collectif, une organisation qui décide et qui garantit une cohérence. Pour revenir sur la question des contrats, ils forment un outil important, utile et nécessaire. Mais ce ne sont pas des contrats « neufs ». Au moment des villes nouvelles en Île-de-France, la contractualisation était inscrite dans la loi avec la région, l'État et les collectivités locales. Mais les CDT n'ont pas inclus la région. À mon sens, il y a un véritable problème d'équation, car nous ne pouvons pas dire que la planification régionale va s'articuler avec le local et que l'institution porteuse de cette planification soit exclue des CDT. Par ailleurs, les nouvelles formes

de projets et de systèmes évoquées par Daniel BÉHAR relèvent complètement de la planification. Cette planification est nécessaire dans une gouvernance qui n'est pas forcément celle d'aujourd'hui, et avec une contractualisation qui permet à ceux qui portent cette planification de se retrouver dans un contrat local, ce qui n'est pas le cas pour le moment.

Daniel BÉHAR

La question n'est pas celle de la planification en tant que telle, mais celle du rapport planification-gouvernance. Il ne s'agit pas d'imposer des règles, mais d'instaurer une négociation horizontale qui fabrique des règles négociées. Pour illustrer ce que j'essaie de développer sur la notion de pôles du système, je vais aborder la question du rapport infrastructure-aménagement urbain qui existe dans les métropoles de Lyon et de Paris. Mon exemple est celui du TGV. Avec la transformation des gares TGV, nous sommes clairement dans un basculement de l'agglomération vers la métropole. C'est un changement majeur qui reste finalement peu abordé, et peu intégré dans les réflexions du Grand Paris. Cette exclusion montre qu'un gouvernement fort d'agglomération est un gouvernement qui a du mal à accepter la réalité systémique métropolitaine. Une autre question commune à Lyon et à Paris porte sur les interactions entre les pôles. À Lyon, la réalité est qu'il existe des territoires d'interface entre ces pôles. La question est de définir une stratégie avec ces territoires d'interface, car ils sont presque plus importants que les pôles eux-mêmes. Pour résumer, mon plaidoyer porte sur le fait qu'il n'y a pas que les pôles dans une métropole, et il n'y a pas que les pôles gares dans la transformation urbaine qui nous attend avec le Grand Paris.

Paola VIGANO

Pour revenir sur les propos de Catherine BARBÉ, je n'ai pas dit que les gares se faisaient au détriment des territoires. Mais la métropole ne peut pas être résumée aux gares. Je rejoins Jean-Marc VALENTIN sur le fait que nous n'ayons pas construit une vision qui pouvait générer des idées de mobilité. Nous avons posé un schéma de mobilité, et aujourd'hui, chacun s'interroge sur la vision à porter. Un territoire peut aller dans des directions différentes et nous assistons aujourd'hui à une déconnexion entre certaines structures de mobilité et les dynamiques métropolitaines.

Jean-Marc VALENTIN

Évidemment, la vision multipolaire à l'échelle métropolitaine ne se résume pas aux pôles. À Lyon, le pôle métropolitain s'est créé conformément aux orientations de la loi de réforme territoriale. L'objectif était de structurer un outil de gouvernance métropolitaine avec les agglomérations les plus avancées dans la réflexion et dans leur politique de coopération. Pour revenir sur les propos de Daniel BÉHAR, les territoires d'interfaces sont des composantes effectives de la métropole. S'agissant du réseau des gares TGV et de son rôle moteur en matière de développement, comme réseau-système à l'échelle métropolitaine, c'est une vision partagée par les

différents exécutifs du territoire. Au demeurant, cette vision doit être incarnée et travaillée.

ÉCHANGES AVEC LA SALLE

Sylvie GERBER (Direction des territoires du Val-d'Oise)

Je trouve que le grand absent de ces discussions est l'habitant. Il me semble nécessaire, en termes de gouvernance, de travailler à une meilleure communication avec les habitants et de les intégrer à la réflexion.

Cyrille POY

Ce point a été abordé par Cécile DUFLOT, qui souhaite que les habitants soient mieux écoutés qu'ils ne le sont aujourd'hui.

Catherine BARBÉ

C'est l'un des atouts du fractionnement de la gouvernance, fractionnement que l'on critique aujourd'hui. La présence de nombreuses petites communes en Île-de-France crée des relais plus importants entre les élus et les habitants. Je crois que nous avons un relais de politique territoriale suffisamment fin, qui se décline dans les outils de communication locale, les journaux, les réunions publiques, les conseils municipaux.

Jean BRUNO (Conseil général de l'environnement et du développement durable - CGEDD)

Vous avez évoqué l'amélioration du système de transport et les investissements dans les infrastructures, qui ne prendront effet qu'à très long terme, compte tenu de l'état de nos finances. Mais il me semble qu'un élément est absent du débat : celui de la condition de l'exploitation des réseaux de transport. Les réseaux majeurs sont actuellement exploités par la SNCF et la RATP, et le moins que l'on puisse dire, c'est que la coordination n'est pas parfaite. Quelles sont les mesures et les réflexions engagées pour améliorer la coordination entre ces deux exploitants ?

Jean-Claude RUYSSCHAERT

Aujourd'hui sur le RER, « l'interopérabilité » est totalement assurée. Un travail est actuellement réalisé sur le schéma directeur des RER pour améliorer le cadencement, la desserte, etc. Bien sûr, le problème reste complexe. Mais plusieurs projets permettent d'augmenter la fréquence et la capacité d'ouverture des trains. Bientôt, un conducteur de métro pourra conduire sur une section de la SNCF. Mais comme les deux systèmes d'exploitation sont différents, cela suppose une formation des personnels de chacun des deux opérateurs.

Yves CONTASSOT

Je souscris complètement aux propos de Daniel BÉHAR sur la polycentralité. L'IAU a d'ailleurs récemment publié un document montrant que cette polycentralité n'existait

pas. J'ai plutôt le sentiment que la création de rapports de forces politiques se joue autour de cela. En marge de ces propos, je souhaiterais savoir si le réseau de transport en commun tel qu'il est pensé actuellement ne va pas accroître les inégalités, en renforçant l'activité dans Paris intra-muros et en réalisant du logement autour des gares. Est-ce que cela ne va pas se traduire par un accroissement de la mobilité contrainte, avec de l'activité renforcée au cœur, et de l'habitat en zone proche ?

Jean-Claude RUYSSCHAERT

La volonté aujourd'hui n'est pas que de créer du logement autour des gares, mais également de créer des bureaux, des lieux d'activités. L'idée est d'assurer une mixité des fonctions résidentielles et professionnelles.

Brigitte ARNOUX (CGEDD)

Je voudrais revenir sur la question de l'association des habitants au projet, et de la prise en compte de leurs besoins. De nombreuses réunions ont été tenues dans le cadre d'un débat public sur le sujet. À aucun moment les interlocuteurs de ce matin n'ont mentionné ce débat public. Est-ce qu'on a tenu compte de ce qui a émergé lors de ces réunions ?

Jean-Claude RUYSSCHAERT

Le débat public portait sur le réseau de transport du Grand Paris. Il s'est focalisé sur le réseau de transport, puis s'est élargi. Les enseignements qui ont été tirés de ce débat se rapportent aujourd'hui à l'aménagement. Je conçois mal que la SGP puisse conduire son projet de gare sans concertation avec les habitants, avant l'enquête publique. C'est un travail préparatoire de concertation et de discussions qui doit être fait.

Pierre TOULOUSE (DGITM)

Je suis surpris par l'absence de prospective sur l'évolution des modes de vie. Je n'ai pas entendu parler de vision cherchant à intégrer les nouvelles technologies de la communication, l'e-travail, le e-commerce, la fin des hypermarchés, les déplacements individuels, le passage de la voiture aux deux-roues, etc. J'aurais aimé avoir votre avis sur ce sujet. Nous pourrions très bien imaginer des développements de quartier autour de bureaux partagés, avec un rapprochement entre le lieu de travail et l'habitat, des systèmes de communication basés sur la visioconférence, etc.

Catherine BARBÉ

Peut-être que nous n'en parlons pas assez, mais la réflexion que nous tenons sur les services en gare et que nous lancerons bientôt sur l'innovation porte bien sur cet objectif : que devra-t-on intégrer dans la gare du futur pour tenir compte de l'évolution des comportements, des pratiques de travail, des nouvelles technologies ? Nous avons actuellement une équipe de prestataires qui réfléchit sur

les offres de services innovants qui pourraient être programmés en gare, en interaction avec les collectivités locales, les praticiens de ces secteurs, et en tenant compte des innovations qui ont déjà été mises en place dans le réseau des gares SNCF. À la rentrée, nous lancerons une consultation sur l'innovation proprement dite, c'est-à-dire l'articulation des nouvelles gares aux nouveaux quartiers. Les réflexions sont en cours, mais nous manquons de connaissance sur les données partagées, les échanges, la gestion de la ville.

Jean-Claude RUYSSCHAERT

Ces éléments prospectifs sont déjà pris en compte dans les réflexions, notamment dans les CDT. Mais cela reste très variable d'un CDT à l'autre. Certains associent les associations et les professionnels, tandis que d'autres sont davantage élaborés en chambre, dans un cercle plus restreint. Le traitement des modes de circulation doux, le rabattement sur la gare, l'articulation avec les nouveaux modes de transport sont des sujets traités.

Vincent FOUCHIER

Ces travaux de prospective sont le pain quotidien du SDRIF. Nous nous interrogeons sur les tendances et les signaux faibles des 50 prochaines années. Les signaux faibles, c'est ce qui émerge, ce dont on se dit que cela pourrait se généraliser, ou pas. Il n'est pas facile d'en faire des objets de planification, de miser dessus et de transformer l'espace pour que ces signaux se concrétisent. Le télétravail, par exemple, n'est pas un sujet nouveau. Il y a eu beaucoup d'expérimentation et de nouveaux élans sont à prévoir. Mais il n'est pas facile de nous appuyer là-dessus en affirmant que cela réduira réellement la mobilité. J'ajoute que la prospective, les nouvelles tendances sont également induites par des choix politiques. Ce ne sont pas des choses qui peuvent émerger seules, indépendamment du reste. Finalement, il faut trouver le juste milieu entre les tendances, les signaux faibles que l'on peut accompagner par la puissance publique, puis les choix que nous faisons au quotidien sur les décisions d'aménagement.

Table ronde 2 : quels logements pour l'Île-de-France ? Comment atteindre l'objectif de 70 000 logements supplémentaires par an ?

Didier VANONI

Chercheur à FORS – Recherche sociale

Patrick BRAOUEZEC

Président de Paris Métropole et de Plaine Commune

Mireille VIORA

Directrice de projet Grand Paris – Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France – DRIEA

Jean-Martin DELORME

Directeur de la Direction régionale et interdépartementale de l'hébergement et du logement d'Île-de-France – DRIHL

Emmanuelle COSSE

Région Île-de-France, Vice-présidente chargée du logement, de l'habitat, du renouvellement urbain et de l'action foncière

Didier VANONI

Il va être difficile de répondre à toutes les questions posées par cette deuxième table ronde. Aussi vais-je restreindre mon exposé à un aspect qui m'intéresse tout particulièrement. Je travaille régulièrement avec la fondation Abbé Pierre, avec des aménageurs et des promoteurs qui s'interrogent sur la possibilité de loger les personnes précaires. Ce travail implique une réflexion sur le logement des classes moyennes, " moyennes inférieures". Car nous ne pouvons pas réfléchir au logement des personnes modestes sans réfléchir aux strates supérieures. Il n'est pas non plus possible de considérer qu'en favorisant le logement des classes supérieures, nous tirerons les gens par le haut, grâce à un effet de chaîne. Il y a trop d'écart, les gaps sont trop importants entre les catégories. Ce qui manque aujourd'hui, c'est le logement en nombre pour ceux qui n'arrivent pas à se loger alors qu'ils sont actifs en début de carrière, ou avec des revenus moyens.

Aujourd'hui, lorsque nous voulons « loger des gens », nous raisonnons par produit (PLUS, PLAI, logements accessibles, accession sociale à la propriété), mais nous ne regardons jamais combien ces gens gagnent et à quel niveau ils peuvent s'endetter. Si l'on observe les normes nationales (un tiers des ressources consacrées à l'accès à la propriété, ou un quart pour payer un loyer), la quasi-totalité de l'offre qui arrive

sur le marché est inaccessible aux sept premiers déciles de la population : 70 % des gens ne trouvent pas de produits qui leur sont accessibles.

Le revenu médian des Franciliens est de 2800 € par ménage. Il est nécessaire de compter par ménage et non par tête d'habitant ou par unité de consommation. Parce que lorsque l'on contracte un crédit, on ne se rend pas à sa banque « par unité de consommation ». Si l'on observe les prix au mètre carré neuf en Seine-Saint-Denis (4000 €) et à Paris (entre 8000 € et 10 000 €), on constate qu'un ménage à la médiane peut prétendre s'acheter 140 m² en Seine-Saint-Denis et 20 m² à Paris. Le reste est affaire d'ajustement, avec des taux d'effort qui vont jusqu'à 50 %. Cet ajustement se fait par le taux d'effort, par des surfaces plus petites ou par un éloignement en plus grande banlieue (bien qu'en considérant le transport, il n'y a pas un gain radical de la Petite à la Grande Couronne).

Pour en revenir sur la question des 70 000 logements, les zones qui ont été pressenties pour les construire sont toutes secondaires par rapport à la manière dont l'offre sera construite économiquement. Il faudra peut-être inventer un nouveau modèle, des produits qui permettent aux différentes catégories de ménage de pouvoir payer un logement qui leur est accessible. Car considérant le revenu médian des Franciliens, les promoteurs et les aménageurs que j'ai rencontrés ont estimé qu'il était impossible de produire des logements correspondants à cette moyenne. S'agissant du parc social, il n'est pas non plus possible de sortir des loyers pour du logement familial à 500 € et moins. Pour ce qui a trait au PLAI (le moins cher des logements sociaux), il est à peu près accessible sur le papier. Mais par rapport aux surfaces, aux différentes aménités et aux charges, c'est un produit qui reste inadapté.

Mon propos vise à faire émerger une réflexion sur le produit, la forme urbaine, et surtout les conditions économiques : partir de la réalité des revenus et de la réalité des marchés. Mais il faut aussi tenir compte d'un constat : construire fait augmenter les prix. C'est un paradoxe, et cela contrarie toutes les lois de l'économie. Bien sûr, les productions de logements sont possibles. La ville de Lyon a multiplié par quatre sa production en 15 ans. Mais les prix n'ont pas cessé d'augmenter, et le parc locatif privé n'a pas cessé de diminuer. La première difficulté est donc de construire plus, tout en maîtrisant les effets de la construction. Résoudre cette difficulté implique des efforts en termes de gouvernance, de planification et de systèmes de production. Globalement, il faut pouvoir discuter avec les promoteurs locaux en position de force. C'est une difficulté en Île-de-France. En tout état de cause, cela nécessite des conditions que l'Île-de-France n'a pas encore réunies.

Une deuxième difficulté porte sur les produits en tant que tels. Pour arriver à loger davantage de monde aujourd'hui, il faudrait par exemple gagner un décile, et pouvoir baisser la production de 400 à 600 € du mètre carré sur chacun des produits. Pour faire baisser ce prix, nous pourrions par exemple observer comment la filière financière se sert sur tout le processus de production. D'autres réflexions doivent être menées sur les équipements : la question des parkings, la question de la densité, très coûteuse, des réflexions sur l'habitat de plain-pied, avec des centralités

à réfléchir dans les grands bourgs ruraux. Le côté dense, zoné, est sans doute nécessaire, mais il y a peut-être des possibilités dans les territoires que l'on s'interdit de regarder. J'ajoute que le gros de la production ne porte pas sur le lotissement, mais sur la production individuelle, sur l'achat de terrains et la construction.

Cyrille POY

Mireille VIORA, quelle réflexion menez-vous sur les types de logement à produire ? Didier VANONI a évoqué un contexte extrêmement difficile, beaucoup plus que celui que nous présentons habituellement lorsque l'on parle de logements sociaux. Il vient tout de même de démystifier la possibilité même du logement social pour répondre aux besoins.

Mireille VIORA

Jean-Martin DELORME, de la direction régionale et interdépartementale du logement et de l'hébergement, sera plus à même d'entrer dans ce débat. En ce qui me concerne, au titre de la planification, de l'urbanisme et de l'articulation avec le réseau de transport, nous sommes amenés à intervenir dans une chaîne de réflexion sur le logement, et dans son articulation avec les autres facteurs de la vie en société. Nous intervenons plutôt en amont.

Je voudrais apporter quelques éclairages sur la façon dont ce niveau de 70 000 logements peut être compris et décliné en Île-de-France. Jean-Claude RUYSSCHAERT l'a dit ce matin, nous étions à 55 000 autorisations en 2011. Mais il faut compter à peu près deux ans de décalage entre les autorisations et les mises en chantier. À mon sens, l'objectif de 70 000 logements part d'une articulation entre une prévision très volontariste du nombre d'emplois, donc de population utile, donc de logements.

Le besoin de logements est lié à la croissance, mais il est aussi lié au renouvellement du parc existant et aux vacances structurelles, qui sont des aspects importants de nos discussions avec les élus dans le cadre des CDT. Ces phénomènes se chiffrent à environ 35 000 logements par an. L'absence de logements est donc un facteur limitant de la croissance d'Île-de-France. À ce sujet, j'ai pu entendre les organisations professionnelles patronales expliquer qu'elles ne pouvaient plus recruter, car les gens ne pouvaient plus se loger. L'absence de logements est également un frein à l'accueil de populations nouvelles. Pour répondre à ce besoin, et à cet objectif de 70 000 logements, les CDT vont être un vecteur de répartition et de négociation entre l'État et les élus, avec des objectifs territorialisés dans des bassins de vie identifiés. Il reviendra ensuite aux collectivités appartenant à ces bassins de négocier une répartition fine. Ce travail de répartition a été mené par les services de la DRIEA. Il a été suivi par un travail de répartition avec les communes et les intercommunalités concernées. Les 70 000 logements ont été répartis. Dans le calcul de cette répartition, nous avons tenu compte des facteurs d'attractivité des territoires, des niveaux de desserte en transports en commun, des potentiels fonciers, de l'attractivité économique... Nous avons également tenu

compte des contraintes, telles les contraintes d'urbanisme, les zones inconstructibles et la morphologie territoriale. Tout cela participe de la lutte contre l'étalement urbain inscrite dans les objectifs de la loi Grand Paris et du Grenelle.

Enfin, pour revenir sur ce chiffre de 70 000, il est cohérent avec les autres exercices en cours, dans la mesure où le SDRIF, dans le projet source 2008, en prévoyait 60 000. In fine, le projet Grand Paris en ajoute 10 000. Les élus et les entreprises ont manifesté leur intérêt vis-à-vis de ce chiffre, et les CDT ont pour obligation d'aborder la stratégie foncière, donc de définir les moyens qui permettront d'atteindre ces objectifs.

Cyrille POY

Jean-Martin DELORME, vous êtes chargé de faire en sorte que la répartition qui vient d'être évoquée s'inscrive dans les territoires.

Jean-Martin DELORME

Auparavant, je souhaiterais revenir sur les éléments présentés par Daniel VANONI. Les services d'études de la DRIHL ont établi qu'en 2002, un ménage de revenu médian pouvait encore accéder à la propriété dans le 19^e arrondissement de Paris. En 2008, il lui était nécessaire de se rendre dans la deuxième couronne pour pouvoir acquérir. Il y a donc une évolution forte du coût du logement. Je suis également d'accord avec Daniel VANONI sur la question des normes de construction, mais regardons bien toutes les normes et pas uniquement les normes nationales seules décriées: par exemple, les documents d'urbanisme locaux exigent régulièrement deux places de parking couvertes pour chaque maison individuelle construite: cela impacte très fortement le coût de la construction, et donc la solvabilisation des ménages; est-ce raisonnable au regard des besoins de logement?

Dans mon travail, je me situe aussi très en amont de la question du logement. Le H de DRIHL n'est pas le H d'habitat, c'est le H d'hébergement. Rien que cette nuit, le dispositif d'hébergement nous a coûté 1,2 million d'euros, pour 45 000 personnes prises en charge par la puissance publique dans les hôtels et dans les centres d'hébergement. Je ne crois pas qu'il faille parler d'un côté du logement des familles des classes moyennes ou des ménages à revenus intermédiaires, et d'un autre, des personnes qui se situent dans le dispositif d'hébergement. Car l'hébergement n'est pas qu'un problème d'intégration et de désocialisation du SDF. Il touche aujourd'hui pour moitié des familles, logées en permanence à l'hôtel, faute de pouvoir accéder à un logement.

Le sujet concerne la production de logement à coût abordable, et je partage les analyses qui considèrent que le logement social produit aujourd'hui est plus onéreux que le logement produit avant 1985. Par ailleurs, le problème de l'accès au logement n'est pas qu'un problème de revenus, c'est également un problème d'accompagnement social qui est absolument crucial. J'ajouterai que le ministère du Logement s'appelle aujourd'hui le ministère de l'égalité des territoires et du

logement. Cela montre comment la volonté politique vise à rééquilibrer les territoires dans leur répartition logement social/logement non social.

Au-delà de l'objectif de construction sur chacun des territoires fixé en application de la loi – c'est la territorialisation de l'objectif des 70.000 logements – un diagnostic logement doit être fait avec les collectivités locales dans chaque CDT pour détailler la nature des logements à produire. Ce diagnostic se nourrit des PLH déjà réalisés. Par ailleurs, nous savons que la répartition entre le PLAI, le PLUS, et le PLS doit être faite selon les besoins des territoires. Je ne pense pas qu'il puisse y avoir une répartition unique des produits de logement social applicable à tous les territoires. Un PLS n'a pas le même enjeu et le même intérêt dans un territoire en bordure d'une opération de rénovation urbaine – où il peut contribuer à améliorer la mixité sociale en tirant vers le haut les produits de logements et en participant à la requalification des quartiers – que dans un territoire ayant des revenus élevés. Ici, sa vocation sociale ne sera pas très bien adaptée aux besoins du territoire et à l'objectif de répartition de la charge et de l'égalité des territoires. Le deuxième élément que je souhaitais souligner est l'enjeu de l'articulation entre programmes locaux de l'habitat et PLU. Il est inutile d'avoir des PLH qui fixent des objectifs de construction si l'on ne traduit pas ces objectifs par des ouvertures de droit à construire. Tout l'enjeu est de voir comment une intercommunalité responsable du PLH peut examiner, avec les communes membres de son EPCI, l'ouverture des droits à construire des PLU.

Je terminerai sur l'idée un peu critique qu'aujourd'hui, le droit de l'urbanisme est un héritage des années 70, bien conçu pour protéger les zones naturelles de l'étalement urbain face à un ensemble d'acteurs décidés à « bétonner » - ce qu'il faut continuer de faire – mais peu adapté pour exiger l'augmentation des droits à construire dans les zones qui pourraient raisonnablement l'accepter. À mon sens, le paradigme a quelque peu changé. Nous avons encore des acteurs qui souhaitent construire. Nous avons aussi des élus qui sont d'accord sur le fait qu'il faille construire, mais beaucoup des habitants ne sont pas d'accord pour que ces constructions aient lieu près chez eux.

Je voudrais donc rendre hommage aux maires qui développent la construction tout en faisant mentir l'adage « maire constructeur, maire battu ». J'ajoute que nous pâtissons de certaines faiblesses dans l'articulation des documents de programmation de l'habitat et des documents d'urbanisme lorsqu'il s'agit d'exiger que la construction se fasse réellement et que les droits à construire soient effectivement ouverts là où l'on souhaite qu'ils s'ouvrent. Enfin, le préfet de région a proposé de mettre en place une aide aux maires bâtisseurs.

Cyrille POY

Patrick BRAOUEZEC, Jean-Martin DELORME vient de dénoncer une certaine faiblesse en matière de droit à l'urbanisme. Est-ce que l'on peut être « plus fort » lorsque l'on intervient dans une intercommunalité ? Est-ce l'échelle pertinente pour arriver à résoudre les problèmes de logement, et est-ce que l'objectif de 70 000 logements supplémentaires par an, partagé par Paris métropole est quelque chose d'envisageable ?

Patrick BRAOUEZEC

Je pense que c'est possible. En tout cas, c'est indispensable. D'autres l'ont dit : nous sommes confrontés en Île-de-France à une crise du logement qui doit amener les pouvoirs publics à prendre des décisions volontaristes et courageuses. La question du logement des populations précaires a été soulevée. La deuxième question est de savoir comment faire en sorte que le développement économique bénéficie à ces populations.

Comme l'a souligné Jean-Martin DELORME, il faut que nous créions quelque chose, une aide, en direction des maires bâtisseurs. Saint-Denis est la ville qui a toujours construit le plus grand nombre de logements en Île-de-France. Nous sommes prêts à aller plus loin : nous construisons un groupe scolaire par an, mais il n'y a pas de suivi en matière d'équipements culturels ou d'équipements sportifs. Il est difficile d'obtenir des financements : de nombreuses villes cherchent à emprunter, mais les banques refusent. Il ne faut donc pas se cantonner à l'unique vision du logement. Bien évidemment, c'est quelque chose d'important. Mais si au bout d'un ou deux ans, les personnes considèrent qu'elles ne se trouvent pas dans un environnement adéquat, alors elles partiront.

Pour ce qui a trait aux 70 000 logements par an dont nous avons besoin en région Île-de-France, Paris métropole s'y emploie. Nous avons réussi à faire converger un certain nombre de points de vue et tout cela commence à prendre forme. Mais certains maires commencent à s'inquiéter, et se demandent comment leur population va accepter cette création de logements. Pour le prochain conseil syndical du 5 juillet, nous avons travaillé sur une résolution permettant de rappeler les engagements des uns et des autres sur la question de la construction de logements, notamment sociaux. Nous voyons bien que c'est ce dont nous avons le plus besoin en région Île-de-France. Peut-être va-t-il falloir mettre en œuvre des politiques plus contraignantes que celles qui existent aujourd'hui par rapport à l'application de la loi SRU.

Cyrille POY

Emmanuelle COSSE, est-il possible d'atteindre ce chiffre de 70 000 logements par an, et pour quel type de logement ? Comme le soulignait Didier VANONI, il faut résoudre le problème de l'adéquation entre le niveau de revenu et le logement. Patrick BRAOUEZEC vient d'ajouter une couche de complexité au problème en

évoquant les équipements qui doivent suivre la création de logements, et les difficultés en matière de financement. Quel type d'approche proposez-vous ?

Emmanuelle COSSE

Tout d'abord, je crois qu'il est important de chiffrer les objectifs, et de rappeler que par le passé, nous avons pu construire jusqu'à 60 000 logements par an en Île-de-France. Évidemment, l'énonciation de ces chiffres peut nous mettre en difficulté. Mais il est important que cet aspect quantitatif soit fixé en tant qu'objectif politique.

De quels logements parle-t-on ? Nous devons aider à construire une offre de logements qui réponde aux besoins des Franciliens. Ce que nous avons fait ces cinq dernières années en matière de logement social ne convient pas. L'offre surabondante en PLS pourrait être réglée par du parc privé. Il faut également dire les choses comme elles sont : un certain nombre de communes utilisent le logement social, mais aussi le parc privé, comme un outil de ségrégation sociale ou de maintien d'une certaine population dans leur commune. Sur ce point, j'espère que l'État va nous aider à changer les choses. Mais cela implique des financements. Si les aides à la pierre avaient été plus élevées, nous aurions pu faire davantage de PLAI et de PLUS, car la réalité est que nous avons besoin de davantage de logements pour la classe moyenne. Et lorsque certaines communes m'expliquent qu'elles répondent aux objectifs de la loi SRU en faisant du PLS avec 12 euros/m², je dis que ce n'est pas possible en Île-de-France. Malgré tout, nous allons devoir nous poser la question du sort de ces logements, car certains sont vides. J'ajoute que la région elle-même a financé ces logements par le passé, donc qu'elle n'est pas exempte de critiques. Nous avons ces logements, et les mairies nous les rendent en nous affirmant qu'ils n'ont pas de demandeurs.

Un grand nombre de communes sont en retard sur leur PLH. Je crois qu'il faudrait situer davantage ce plan à l'échelle intercommunale plutôt qu'à l'échelle municipale. Il y a des PLH d'une grande qualité, mais on a aussi certaines communes qui considèrent qu'elles n'ont pas besoin de logement social. C'est une réalité en Île-de-France. Nous avons une réelle difficulté à ce niveau, car le logement a été utilisé comme un atout politique qui n'a pas toujours servi l'intérêt général. Derrière les 10 années d'application de la loi SRU, 22 communes sont en constat de carence depuis 2005, 80 communes sont en constat de carence avec des obligations triennales très fortes, et nous savons d'ores et déjà qu'un certain nombre de communes n'auront pas atteint leur objectif en 2020. Il faut que nous nous interroguions sur ce sujet. Il faut aussi que nous donnions aux préfets les moyens d'appliquer la loi.

Il y a un frémissement, les choses bougent chez les élus. Mais il y a un changement parce que nous en sommes arrivés à un stade de crise insupportable. Un certain nombre d'élus de communes très riches viennent me voir alors qu'ils ont refusé de faire du logement social pendant 10 ans et m'expliquent qu'ils rencontrent des problèmes parce qu'ils n'arrivent pas à loger leurs employés communaux. C'est cela, la réalité de l'Île-de-France. Nous avons tellement laissé filer les choses sur le plan du logement social et de l'accession que nous avons l'impression d'être face à une

montagne. Mais je pense que nous pouvons agir et être efficaces. La maîtrise foncière, le poids des établissements publics fonciers ont fait leurs preuves. Réfléchir aux questions de gouvernance fait également partie des réponses. C'est ce que nous faisons à la Région et à Paris métropole. Mais nous devons aussi mobiliser des crédits. Sur cet aspect, je pense que nous ne pourrons pas sortir de la crise si nous ne décidons pas d'un plan d'investissement, soit en subventions, soit en prêts. Je ne parle pas que des collectivités, je parle également de la Caisse des Dépôts.

Nous avons des problèmes d'appui pour lancer une construction et même une réhabilitation à une hauteur importante. Je n'oublie pas la question des professionnels, et le surcoût de la construction. Le niveau des prix par rapport à d'autres endroits est une réalité. Il y a également la question des normes, qui nous place dans des situations absurdes. Nous ne nous préoccupons que d'une norme handicap, celle du handicap fauteuil, mais nous ne travaillons sur rien d'autre. Sur cet aspect, je pense que nous devrions imposer des obligations par niveau de logements adaptés et adaptables. Je crois également que nous ne pourrons pas être dans une position de coercition et dans l'imposition des objectifs descendants. Cela ne fonctionne pas. Comme cela a été rappelé, les villes disposent de nombreux recours en matière de droit urbain. Il faut imposer aux communes qu'elles observent en détail ce qui se passe chez elle afin qu'elles apportent de véritables réponses et de véritables stratégies. Je crois qu'il faut aussi remettre un peu de concertation. J'ajoute que l'étalement urbain coûte aux communes, mais aussi et surtout à la Région, qui passe son temps à financer ce qui a été fait il y a 10 ans : réaménagement des centres-ville, transports, réalisation de travaux de réhabilitation dans des logements de mauvaise qualité... L'étalement urbain a un coût social et politique.

Tous ces enjeux demandent une ambition politique très forte, mais d'autres villes l'ont eu : Lyon, Montpellier, Rennes... je ne suis pas ici pour défendre la spécificité de l'Île-de-France, mais cette région appelle peut-être aujourd'hui des réponses juridiques et politiques particulières, notamment sur la question d'une gouvernance partagée, et la mise en place d'un système de péréquation qui permette de réparer les erreurs du passé. Il faut un rééquilibrage entre les communes très riches et les communes où l'on a déversé tous les problèmes. Mais apporter de l'activité économique dans des zones qui n'en ont plus depuis longtemps est encore aujourd'hui extrêmement complexe.

ÉCHANGES AVEC LA SALLE

Mélanie CALVET (ministère de l'Écologie)

Nous avons beaucoup parlé des logements neufs, nous avons aussi un volant avec l'existant. Comment peut-on favoriser des mobilités résidentielles pour faciliter l'adaptation des logements à toutes les étapes de la vie et libérer du logement pour

les personnes qui sont dans le besoin ? À Paris, il me semble que nous avons beaucoup de surfaces de bureaux inoccupés. Par ailleurs, avec la tension qui règne actuellement sur le marché peut-on se permettre d'avoir autant de résidences secondaires, autant de logements réservés à de simples passages alors que nous n'arrivons pas à loger tous nos concitoyens ?

Emmanuelle COSSE

Les surfaces de bureaux ne concernent pas uniquement Paris, mais l'ensemble de l'Île-de-France. Par ailleurs, ces bureaux présentent des difficultés pour les communes dans lesquelles ils se trouvent. Pour répondre à la question qui est posée, je pense que l'encadrement en général n'est pas quelque chose de problématique. La question de l'encadrement des loyers, en zone tendue, est essentielle. Cela fait des années que nous nous battons sur ce sujet. Nous nous fixons beaucoup sur Paris, mais le niveau des loyers en première couronne est également élevé.

Patrick BRAOUEZEC

Il faut que nous agissions sur tous les leviers : le levier de la construction de logements neufs, et surtout de logements sociaux. En termes d'obligations, nous pouvons aussi agir sur les propriétaires qui préfèrent louer 50 jours par an à des touristes plutôt qu'à un demandeur de logement à l'année. Je crois que cela fait partie des préoccupations du maire de Paris. Mais le premier levier reste la construction de logements.

Didier VANONI

Pour revenir sur la densification, je pense que nous avons des documents d'urbanisme qui protègent une certaine idée de la ville. Nous avons des villes en Île-de-France qui sont très bien desservies, avec de petites gares. En Seine et Marne, par exemple. Mais il faudrait les accompagner, les densifier, les équiper. Nous pourrions y mettre quatre fois plus de monde et ces personnes y vivraient beaucoup mieux. La problématique du logement en Île-de-France est comparable à la problématique de la sécurité sociale : chacun a intérêt à ce que la sienne soit équilibrée, mais aucun n'a intérêt à court ou moyen terme à prendre les décisions qui permettront au système de survivre et d'être performant. La solution est de travailler sur la méthode. Dans tous les plans qui ont été évoqués, nous partons de la fin, nous partons de l'objectif final. Au contraire, je crois que nous devrions reconstruire le modèle à l'envers : s'interroger sur la fiscalité locale, en actualisant les bases afin de financer les projets. Cela nous permettrait de voir où se trouvent les ressources fiscales. La deuxième chose serait de rendre nécessaire le regard public en matière de logement, et de nous orienter vers une logique qui obligerait toute opération d'urbanisation à passer par des règlements. C'est ce qui se passe à Rennes. Et à ce que je sache, les Rennais n'ont pas l'impression de vivre en Union soviétique. Je pense qu'il y a des outils structurels à apporter, qui doivent être substitués au

bricolage qui permet de rajouter de l'argent dans des canaux qui vont directement dans le système financier.

Anne-François PILLAS (ministère de l'Écologie)

Il y a une quinzaine d'années, nous avons beaucoup travaillé sur la réversibilité des bureaux en habitat. J'ai le sentiment que cette voie, abandonnée, pourrait être reprise. Ma deuxième question porte sur l'habitat pavillonnaire, qui a mauvaise réputation, mais qui bénéficie d'une trame verte. Je me demande s'il n'y a pas une réflexion à avoir sur ce sujet, à l'image de ce que nous pouvons trouver en Belgique et en Hollande, avec des zones pavillonnaires « à touche-touche », qui permettent de gagner en densité tout en préservant des espaces verts.

Jean-Martin DELORME

La réversibilité des bureaux revient à l'utilisation du parc existant. Je ne suis pas sûr que ce sujet ait été abandonné. Au demeurant, il pose un certain nombre de problèmes, car les bureaux ne sont pas soumis aux mêmes normes que l'habitat, y compris dans leur conception. À Paris, certaines règles interdisent la transformation de bureaux en logements. Par ailleurs, nous avons eu des expériences avec la SIEMP, qui a été mandatée pendant 5 ans pour acquérir des logements vacants. La SIEMP est un outil puissant, avec du savoir-faire. Or, elle n'est parvenue qu'à acquérir 1000 logements en cinq ans. En poussant la caricature, il n'en reste plus que 69 800 à faire chaque année. Pour en revenir au sujet, il ne faut pas laisser se développer l'idée que l'on peut garder du logement vacant. Il est véritablement essentiel de mettre en place un portage politique pour mettre en œuvre les ambitions et les moyens plus ou moins utilisés par les communes qui ne construisent pas suffisamment de logement social. Nous avons également besoin de donner de la visibilité aux acteurs économiques, afin de maintenir l'embauche des équipes de maîtrises d'ouvrage, et d'éviter toute forme de désinvestissement. Si l'on ne permet pas cette visibilité, les bailleurs sociaux comme la promotion privée vont désinvestir les équipes de maîtrises ouvrage. Nous sommes donc à un moment charnière, malgré le contexte économique et budgétaire que vous connaissez tous.

Emmanuelle COSSE

En effet, c'est extrêmement important. La visibilité de l'activité porte jusqu'à 2014. À partir de 2014, l'État, les collectivités, les aménageurs auront-ils les moyens de poursuivre l'activité ? J'ajoute qu'aujourd'hui, les professionnels produisent des logements de meilleure qualité et ont développé des programmes différents (accession sociale à la propriété). En Île-de-France, c'est la production de logements sociaux (tous confondus) qui crée la dynamique. Nous devons trouver des outils, des commandes, parce que nous avons également besoin d'un parc privé maîtrisé. Je pense que nous devons sortir de l'idée que le logement social va répondre à tous nos problèmes. Un rééquilibrage est nécessaire, évidemment. Mais est-on capable de créer du parc privé à des prix abordables ? J'ajoute que le niveau des loyers est parfois plus élevé dans le logement social. Il y a un véritable sujet : des élus ont

demandé à des bailleurs sociaux de ne pas établir des loyers trop faibles, afin d'accueillir des ménages différents. Pour ce qui a trait à la reprise de l'assiette fiscale évoquée par Daniel VANONI, un certain nombre de communes s'y opposent, car elles n'ont aucun intérêt à résoudre cette question et à vouloir partager. C'est la raison pour laquelle, au Conseil régional, nous préconisons un nouveau mode de gouvernance, voire la création d'une autorité organisatrice du logement, malgré l'hostilité de nombreux élus à ce projet. Pour revenir à la question de la trame verte et du pavillonnaire, il ne faut pas oublier que le pavillonnaire s'est construit sur des trames vertes déjà existantes et les ont détruites. La maison individuelle en Île-de-France n'est pas mitoyenne. Elle n'est pas construite sur de petits espaces. Les volumes et les espaces achetés sont aujourd'hui beaucoup plus importants qu'avant, comme le soulignent un certain nombre d'études, ce qui concourt à davantage d'endettement. Dans certains cas, les espaces consommés ne sont pas entretenus. C'est également du pavillonnaire « qui vit mal », dans la mesure où les communes ont du mal à assurer le minimum de leurs obligations en matière de déchets, d'eau, de garderies, etc. Ce n'est pas pour rien qu'aujourd'hui, en Seine-et-Marne, des lotissements se vident, sans compter les problématiques de surendettement. Les maires ont laissé faire les choses et demandent aujourd'hui à la collectivité de réparer les erreurs du passé. Mais nous ne pouvons pas créer de la centralité, des services de transport et des services publics quand rien n'a été conçu pendant 15 ans. Sur la question de la forme urbaine, il y a le Grenelle de l'environnement, et le mot d'ordre est : « densification ». Les services de l'État sont mobilisés, à PLU constant, pour densifier en respectant les formes urbaines existantes. Nous avons également parlé des coûts, et il est important que le logement soit inscrit dans le Grand Paris pour éviter tout effet de renchérissement du foncier. La question de la fiscalité des bureaux a été évoquée ce matin, elle a été alourdie, et nous poursuivons notre travail sur le sujet afin de promouvoir le logement autour des gares.

Table ronde 3 : L'impact environnemental du Grand Paris

Michel BADRÉ

Président de l'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable – CGEDD

Alain BROSSAIS

Responsable du service développement durable – Direction interdépartementale de l'environnement et de l'énergie – DRIEE Île-de-France

Jean-Pierre ORFEUIL

Ingénieur, statisticien, professeur à l'Institut d'urbanisme de Paris

Jean-Robert MAZAUD

Architecte Société Partenaires Architectures Construction Environnement – SPACE

Michel BADRÉ

Avant de débiter mon propos, je vais dire quelques mots sur l'autorité environnementale, qui est une structure chargée d'évaluer les études d'impact et la prise en compte de l'environnement par un certain nombre de grands projets ou programmes. Nous avons été amenés à évaluer l'étude d'impact du réseau de transport du Grand Paris, à l'occasion du débat public qui s'est tenu à l'hiver 2010-2011. Nous avons également rendu un avis sur le cadrage préalable du SDRIF (version 2013). Enfin, nous avons examiné une vingtaine de dossiers de zones d'aménagement concerté dans les zones de réhabilitation et sur les terres agricoles.

Pour en venir au cœur du sujet, lorsque nous parlons d'impact environnemental ou d'évaluation environnementale, il est nécessaire de le faire par rapport à une référence d'évaluation. En Île-de-France, la région a fixé 4 objectifs environnementaux, inscrits dans le SDRIF 2013 :

- Limiter la consommation, l'altération et la fragmentation d'espaces ouverts
- Maîtriser le changement climatique
- Gérer durablement les ressources naturelles
- Promouvoir la qualité du cadre de vie

Si nous procédons à des évaluations *ex ante de projets futurs* par rapport à ce référentiel, il est toujours utile d'observer ce qui a été réalisé avant en matière d'évaluation environnementale. Sur la consommation d'espaces ouverts, le SDRIF

avait prévu, en 1994, 1700 hectares par an. Si cet objectif a, à peu de choses près, été atteint, les objectifs fixés en nombre de logements dans ces espaces, eux, n'ont pas du tout été atteints : nous avons beaucoup moins densifié que prévu. Cela nous a conduits à nous interroger sur la densification opérée dans les dix prochaines années. Vous savez que le SDRIF de 2008 a fait l'objet d'un avis défavorable du Conseil d'État, principalement parce que la loi du Grand Paris n'y était pas intégrée. Lorsque le réseau de transport du Grand Paris a été soumis à notre avis, nous avons fait observer que celui-ci n'intégrait pas suffisamment l'urbanisme. Nous ne pouvons pas parler des impacts environnementaux d'un réseau de transport sans parler des impacts induits par les constructions autour des gares. Sur cet aspect, le dossier du Grand Paris nous a semblé lacunaire. Au niveau de la gouvernance, plusieurs questions se font jour à la lecture des dossiers. Je n'en cite que deux :

- La première est celle des financements. Sous sa version Grand Paris express, le dossier du réseau de transport du Grand Paris devrait coûter une trentaine de milliards d'euros, qui doivent être payés majoritairement avec des ressources fiscales, mais ces ressources doivent transiter par des canaux extrêmement complexes, et il faut que tout cela soit discuté entre les collectivités et l'État.
- La deuxième est celle de la réalité de terrain. Je vous évoquais tout à l'heure les 20 dossiers de ZAC que nous avons examinés. Or, sur au moins trois d'entre eux, nos rapporteurs ont découvert une zone d'habitat spontané sur les espaces en question. Il s'agit donc de savoir ce que nous faisons avec ces zones. Des questions se posent à ce niveau et nous ne pouvons les évacuer.

Je terminerai par une question environnementale liée à l'objectif fixé, et inscrit dans au moins deux lois françaises récentes (la loi sur l'orientation sur l'énergie et la loi Grenelle 1), dit du « facteur 4 », visant à diviser le volume des émissions globales de gaz à effet de serre par 4 entre 1990 et 2050. Nous avons observé ce qui était réalisé en Île-de-France depuis 1990 et avons constaté que nous étions situés entre + 8 % et + 10 % d'augmentation des émissions. Sachant que l'objectif est de – 75 % en 2050, il reste donc du chemin à parcourir.

S'agissant du réseau de transport du Grand Paris, nous avons étudié le dossier complet, avons reconstitué les chiffres d'émissions de gaz à effet de serre, en liaison avec la Société du Grand Paris. Il est apparu que l'application du dispositif conduisait seulement à quelques pour cent de baisse des émissions par rapport à la situation hors réseau de transport. Sur le même aspect, nous avons vu passer le schéma national des infrastructures de transports prévues à échéance de 20 ou 30 ans, nous avons vu passer le Lyon-Turin, et nous constatons que toutes ces opérations conduisent à peu près au même résultat : une évolution des émissions à échéance de 20 ou 30 ans proche de 0 % en intégrant le progrès technologique qui baisse les émissions et la demande de transport qui les augmente. La question est donc la suivante : comment fait-on pour atteindre le « facteur 4 », si tous ces grands projets sont au « facteur 1 », c'est-à-dire la stabilité ? Mathématiquement, cela n'est pas

possible. Or, il me semble que vis-à-vis de nos concitoyens, nous ne pouvons pas prétendre défendre des politiques aussi contradictoires.

Cyrille POY

Alain BROSSAIS, comment réagissez-vous à cette question sur l'impact environnemental du Grand Paris ? Quels sont les points qui posent problème ?

Alain BROSSAIS

Pour nous, un impact environnemental se mesure de deux manières : la prise sur la ressource, et le rejet sur le milieu. A la DRIEE, nous avons pris le parti d'observer le projet dans son ensemble, à horizon 2025, avec ses dimensions en termes de logements, de transport, etc. et nous avons posé la question de sa soutenabilité en termes d'impact environnemental tel que je viens de le définir.

Pour l'illustrer, s'agissant du logement, l'Ile-de-France produit environ 40 000 logements par an. Pour réaliser ces 40 000 logements, l'Île-de-France dépend pour 50 % de matériaux extraits en dehors de sa région. Pourra-t-on conserver le même taux de dépendance en passant à 70 000 logements par an ? Si nous voulons conserver ce taux, il nous faut réserver des ressources et les exploiter en très grande quantité, ce qui implique de préserver les terrains, les parcelles, les zones de carrière, etc. mais aussi les modes de transport, les plates-formes de construction... tout cela va très loin dans l'analyse des actions à mener en Ile-de-France pour rendre soutenable la production de matériaux. Nous pouvons faire un choix différent, et conformément au fait que le Grand Paris est un projet d'intérêt national, en allant chercher ces ressources ailleurs qu'en région parisienne. Mais cela a aussi d'autres conséquences : d'un point de vue économique, il faut mobiliser la capacité des acteurs à l'échelle nationale en termes d'emplois, de métiers, de compétences, d'entreprises disponibles pour y parvenir. A ce jour, il faut donc s'interroger sur la capacité de la région et du secteur concerné pour répondre au projet du Grand Paris.

Pour ce qui concerne l'eau, la question est de savoir s'il y aura suffisamment d'eau potable pour tout le monde, notamment pour les 1,5million d'habitants supplémentaires. Sur cet aspect, les premiers éléments de réflexion montrent que les infrastructures existent, et que les systèmes sont dimensionnés ou « dimensionnables » pour parvenir à cet objectif. En revanche, se pose la problématique de la ressource en tant que telle : l'eau étant un cycle, la question est de savoir si nous aurons toujours accès à cette ressource en qualité et en quantité suffisante pour que ces infrastructures complexes puissent continuer à la rendre potable.

La question de la faisabilité du Grand Paris se pose également pour le volet énergétique. Les premiers éléments de diagnostic montrent que, réalisé à échéance (2025) et dans toutes ses dimensions, le Grand Paris générerait un besoin supplémentaire de 3300 MW sur les 15 000 MW délivrés chaque année en Île-de-France. RTE et ERDF intègrent dans leur planification une augmentation des

besoins de 1,6 % par an, ce qui aboutirait à 3600 MW en 2020. Par conséquent, le besoin de 3300 MW supplémentaires en 2025 pourrait être atteint sans modifier la planification actuelle. Ici encore, en termes d'infrastructures, c'est possible. Par contre, nous devons avoir un appareil de production et de distribution suffisamment performant pour pouvoir répondre aux pics de consommation, qui interviennent en fin de journée et que l'on nomme « la pointe ». Chaque année, ces pics de consommation cumulés représentent un besoin supplémentaire de 200 MW. Cela implique un surdimensionnement des capacités de production pour satisfaire les besoins à quelques moments de la journée. Il y a donc un intérêt, pour rendre soutenable sur le plan environnemental et économique le Grand Paris, à examiner d'autres moyens de répondre à ces pics de consommation : faire évoluer le comportement est le premier moyen car il permet de diminuer le besoin en électricité pendant cette pointe, mais aussi de créer des systèmes moins consommateurs en énergie, par exemple ...

Je n'ouvrirai pas d'autres sujets, mais nous avons réfléchi aux sites et sols pollués, qui peuvent aussi être mobilisés pour permettre de réaliser les projets du Grand Paris en faisant l'objet de planification.

Cyrille POY

Mais est-ce que le Grand Paris peut être durable ?

Alain BROSSAIS

Il l'est, aux conditions que je viens d'indiquer à titre d'illustration sur la consommation énergétique ou l'intégration du cycle de l'eau ... Il l'est, si nous organisons un modèle économique et le maintien des ressources qui permettent de produire des matériaux et de les acheminer sur les chantiers du Grand Paris. En termes de gouvernance, notre rôle est surtout de poser ces sujets et les problématiques qui préexistaient au projet du Grand Paris et d'interroger les éventuelles nouvelles problématiques au regard de ce grand projet. Il y a des débuts de réponses en termes de gouvernance, notamment en ce qui concerne les syndicats d'assainissement, la planification de l'eau à des échelles intercommunales, etc. qui participent déjà au développement de la région.

Cyrille POY

Jean-Pierre ORFEUIL, vous allez à présent nous parler des déplacements.

Jean-Pierre ORFEUIL

Oui. Je vais être amené à émettre des jugements qui peuvent être sévères à l'égard de l'intégralité du projet de transport Grand Paris Express. Mais un grand projet peut être discutable sans que certains de ses tronçons le soient. Je ne tiens pas à ce que l'on prenne mon propos comme un propos anti-réseau de transport collectif. Certains tronçons sont nécessaires.

Ce projet a comme motivation principale l'unité et la compétitivité de la métropole dans une logique de cluster. Il ne s'agit pas d'un projet motivé par l'environnement, on ne peut donc pas restreindre le jugement à cette composante. La première question à se poser porte sur la réalisation du projet du réseau de transport du Grand Paris, qui peut paraître décalé dans le contexte de crise que nous vivons aujourd'hui.

Car il est tout à fait probable que le coût affiché par ce projet soit très largement sous-estimé, à l'image d'Éole, Météor, ou du CPER, qui ont connu 40 % à 100 % de surcoût par rapport au budget initial. Cela ne serait pas un problème si ce projet pouvait être rentabilisé, mais nous savons tous qu'un projet de transport public n'a pas pour vocation d'être rentable. Sur ce point, l'accord Etat-région de janvier 2011 table sur 0,8 % de couverture du coût par les recettes annuelles, ce qui nous amène à un remboursement en monnaie courante à 125 ans. J'ajoute que nous parions beaucoup sur l'effet cluster, soit le fait de mettre tout le monde autour d'un pôle de compétitivité pour créer de la richesse. Sur ce point, je rappelle que depuis 30 ou 40 ans, le CEA n'a remporté aucun prix Nobel tandis que le MIT en a remporté 30. Nous ne pouvons pas assimiler les acteurs de Saclay à Google, Apple ou au MIT.

Enfin, nous vivons aujourd'hui dans un système de transport francilien qui comporte plusieurs éléments négatifs qu'il ne faut pas importer dans le projet, comme un versement transport uniforme par département, quel que soit le niveau de desserte, et un pass Navigo largement subventionné pour tous, y compris les traders salariés!

S'agissant du transfert modal de la voiture au transport en commun, les estimations de la SGP portent sur 1 % de circulation automobile en moins. Ce qui générera une économie de 1 % à 2 % d'émission de GES. Nous sommes très loin du facteur 4, et les éléments d'évolution du parc automobile produiront des effets infiniment plus grands.

S'agissant des gains de temps, il faut savoir que l'introduction de système de transport rapide conduit les personnes à pousser plus loin leur recherche de logement ou d'emploi. En dynamique, l'emploi se concentre, l'habitat se disperse. Plus un lieu d'emploi est concentré, plus les personnes viennent de loin pour y travailler, la concentration fabrique de l'éloignement, et surtout de l'éloignement radial: les gens habitent plus loin de Paris que leur propre emploi.:l'essentiel de la mobilité de banlieue à banlieue est plutôt radiale.

En résumé, tel qu'il est prévu aujourd'hui, ce projet aggrave l'état de nos finances publiques et ne contribue pas à la baisse de notre empreinte écologique

Cyrille POY

Jean-Robert MAZAUD, que pouvez-vous nous dire sur l'impact environnemental du Grand-Paris ?

Jean-Robert MAZAUD

Je vais inverser la question pour être plus progressiste et plus optimiste que les précédentes interventions : quel serait l'impact de la question environnementale sur le Grand Paris ? La question environnementale est incontournable et nous avons déjà changé de paradigme. Or, en changeant de paradigme, nous nous sommes préparés à changer de règles, de lois, de règlements d'urbanisme et de règles d'application. Depuis ce matin, j'ai entendu des choses extrêmement positives, qui permettent d'être optimiste, ou tout au moins de ne pas éluder la question environnementale tout en se projetant dans le projet. Tout d'abord, ce projet est articulé sur le vivant. Il est réalisé pour préserver la qualité de vie, la biodiversité et la natalité. Il concerne 6 grands domaines qui impactent le territoire et sur lesquels le territoire aura un impact, dans le cadre de la métropole post-Kyoto :

- L'énergie
- L'agriculture
- L'industrie
- Les transports
- Les bâtiments
- Les déchets

En ce qui concerne l'énergie, nous allons être obligés d'entrer dans la culture de la mutation, car nous atteignons des limites en termes de ressources. Cette mutation est marquée par le passage de la massification à la dispersion des outils de production. Il sera en effet plus facile de générer de l'électricité à partir d'une parcelle, plutôt qu'à partir d'un immeuble. L'idée de ce système repose sur le même fonctionnement qu'un réseau Internet : en entrant et en sortant où l'on veut. La véritable clé de cette mutation reposera sur le stockage, par l'utilisation de la biomasse.

Au niveau de l'agriculture, il va nous falloir dépasser le stade de l'alimentation, afin d'utiliser la biomasse sans entamer le capital alimentaire. À ce niveau, il me semble que nous entrons dans la culture de la compensation . Si demain nous devons créer une nouvelle infrastructure et exproprier un agriculteur, il faudra compenser les emplois perdus dans les hectares qui auront été utilisés différemment.

En matière d'industrie, nous avons développé une forte culture du risque : nous savons maîtriser les pollutions, et nous bénéficions aujourd'hui de lieux de production moins polluants que les lieux de consommation. En somme, une usine qui fabrique des barbecues pollue moins en tant qu'usine que l'ensemble des barbecues qu'elle a produit. Nous avons également réalisé d'importants progrès dans la prévention des accidents industriels, progrès qui ont eu pour corollaire le développement de la chirurgie des accidents de la main. Aujourd'hui, 95 % des personnes qui font appel à cette chirurgie ont eu un accident ménager, et non

industriel. Cela signifie que la culture du risque a résolu un autre problème, celui de l'accident ménager.

Pour ce qui concerne les transports, nous entrons dans une culture de la lenteur. Nous acceptons le fait que concomitamment à la culture de la vitesse, une culture de la lenteur se développe, avec des zones permettant de faire cohabiter cyclistes et piétons. Nous faisons en sorte que le transport individuel devienne collectif (velib'). Nous pourrions faire en sorte, demain, de développer des bus à haut service pour le transport en autoroute. L'association de la culture de la lenteur et de la culture de la vitesse dans les systèmes de transport est extrêmement importante, à condition que l'une ne tue pas l'autre. Cette culture de la lenteur doit nous permettre, entre autres, de ne plus parler exclusivement du dernier kilomètre, et de parler du premier kilomètre, avec des ateliers de fabrication en pied d'immeubles, avec des enjeux en termes d'économie locale.

S'agissant des bâtiments, la culture de la réversibilité est en train d'éclorre : réversibilité dans la conception, avec la possibilité de transformer les parkings en bureaux, en logements supplémentaires, en crèches.

Enfin, concernant les déchets, nous sommes aux prémices d'une économie circulaire qui va requalifier la production et la façon dont nous consommons les ressources comme l'eau ou la biomasse. Aujourd'hui par exemple, la construction en acier est à 80 % de base recyclée. Il faut également noter que sur les 600 millions de tonnes de déchets produits par an, les déchets ménagers ne représentent que 30 millions de tonnes, soit 5 %. Il y a plus de 300 millions de tonnes de déchets agricoles, 100 millions de tonnes de déchets d'extraction, et 100 millions de tonnes de déchets industriels et commerciaux. Pour en revenir à l'économie circulaire, à Paris aujourd'hui, à programme égal, nous construisons 1 m² pour 500 kilos ou pour 2 tonnes de matériaux, en fonction de la culture, de la sensibilité, et bien sûr, du matériau. Il ne s'agit pas d'aller chercher le matériau à 300 km, mais de le prendre sur place. Les isolants peuvent être constitués avec de la pulpe de papier que l'on aura recyclé tout en maintenant la capacité d'extraction de la biomasse pour favoriser l'absorption de CO₂ par les forêts. Sur ce point, il y a des marges de progression colossale. Si nous prenons par exemple les photo-bioréacteurs, nous avons une capacité d'absorption par un végétal qui peut être multiplié par 30. Cela signifie qu'un immeuble de 30 étages peut faire le même travail que le bois de Boulogne en termes d'absorption de CO₂.

La véritable vertu du Grand Paris est effectivement d'associer un développement économique avec une qualité environnementale. Je fais partie de ceux qui pensent que le Grand Paris peut être un projet de développement durable, avec un impact environnemental amélioré, à condition de retourner la question et de savoir pourquoi nous menons ce projet.

Cyrille POY

Des réactions à la table ?

Michel BADRÉ

Je voudrais revenir sur le sujet de la compensation, qui repose sur des bases juridiques communautaires, et pas seulement nationales. Le droit communautaire de l'environnement prévoit que les impacts négatifs éventuels des projets doivent être évités, atténués ou compensés. De nombreuses réflexions sont menées sur le sujet. Certains cas sont simples, d'autres débouchent sur des réflexions philosophiques assez compliquées : comment, par exemple, compenser la destruction de la dernière forêt alluviale le long du Rhin ? C'est plus complexe et plus délicat que la compensation d'un hectare de champs de maïs que l'on a supprimé.

Je voudrais ensuite réagir au commentaire de Jean-Pierre ORFEUIL sur la pertinence du dossier du Grand Paris, commentaire vis-à-vis duquel je suis entièrement d'accord. Nous ne nous sommes pas permis à l'Autorité environnementale de porter une appréciation sur l'opportunité de réaliser le réseau du Grand Paris, car nous ne sommes légitimes qu'à juger de la prise en compte de ses impacts environnementaux. Nous avons rendu un avis détaillé sur le sujet. Nous avons par ailleurs émis une critique sur le fait que ce dossier présentait certaines affirmations, qui nous paraissaient poser problème. J'en citerai une : toutes les prévisions en termes de trafic étaient fondées sur un raisonnement reposant sur les matrices origine-destination, qui nous a semblé hors champ d'application, puisque le projet a précisément pour but de changer les origines et les destinations de transport. Il est permis d'avoir des doutes sur les résultats obtenus, et il est plus honnête vis-à-vis du public de dire que l'on a des doutes plutôt que de dire que l'on sait tout.

Jean-Pierre ORFEUIL

Je voudrais revenir sur les propos de Jean Robert MAZAUD. Ce qu'il a dit est très probablement vrai pour l'Île-de-France et pour la France. Mais je ne vois pas en quoi tout ce qu'il a énuméré nécessite la conception d'un réseau de transport à 23 milliards d'euros.

Alain BROSSAIS

Ce qui me préoccupe, c'est le chemin pour parvenir aux objectifs déclinés par Jean-Robert MAZAUD : quels sont les moyens financiers ? Dans le cadre de quelle gouvernance ? Par ailleurs, quel chemin critique doit-on emprunter pour parvenir aux objectifs environnementaux et aux objectifs socio-économiques qui sont à prendre en considération, notamment sur le logement ? Il faut rappeler que les moyens dont nous disposons sont posés par la loi : ce sont les contrats de développement territorial. C'est aussi la gouvernance politique qui est en pleine évolution. Il me paraît important d'insister sur la nécessité de mobiliser les acteurs qui savent faire, mobilisation nécessaire à la réussite des projets et à l'atteinte des objectifs environnementaux et socio-économiques. Mais cela nous oblige à réinterroger la question de la faisabilité, de la soutenabilité et à poser les sujets dans la pratique.

ÉCHANGES AVEC LA SALLE

Mélanie CALVET (ministère de l'Écologie)

Nous avons parlé d'une augmentation de la population en Île-de-France, mais par rapport à quel scénario de référence ? Et quel est l'impact du Grand Paris par rapport à ce scénario de référence ? J'ai le sentiment que nous évoquons des impacts environnementaux qui auront lieu de toute façon, que le projet soit réalisé ou non. Donc je souhaiterais savoir en quoi le Grand Paris est différent par rapport à un scénario de référence.

Michel BADRÉ

C'est un point que je n'ai pas signalé : l'hypothèse prise en compte dans le document de présentation du Grand Paris partait d'une augmentation de population de 1,7 million, à échéance de 25 ou 30 ans. Mais selon les prévisions de l'INSEE, l'augmentation de la population sera sensiblement inférieure : elle sera deux fois moins élevée. Il serait donc intéressant de comprendre sur quelles bases cette hypothèse a été émise.

Alain BROSSAIS

Je donnerai la même réponse que Michel BADRÉ : les projections au fil de l'eau ne sont pas les mêmes.

Mélanie CALVET

Je voudrais revenir sur les cartes présentées par M. ORFEUIL sur l'étalement des zones de résidence autour des pôles d'emploi. Je pense que cela dépend tout de même du type d'emplois concernés.

Jean-Pierre ORFEUIL

Nous ne pouvons pas faire de cartographie pour toutes les catégories de population et d'emploi. Ce que nous savons, c'est que les cadres supérieurs seront partagés entre les espaces centraux et les espaces allant au-delà du pôle, tandis que les catégories moins bien rémunérées seront plus éloignées dans la périphérie.

Question de la salle

Au terme de cette journée, je trouve que nous nous sommes quelque peu éloignés des fondements mêmes du projet du Grand Paris : la compétitivité au sens culturel du terme, qui conditionne un certain nombre de rentrées économiques, notamment liées au tourisme et à l'implantation d'entreprises. Nous avons également quelque peu passé sous silence l'impact qu'ont eu deux éléments forts du projet :

- La consultation des architectes avec les 10 équipes lauréates, et le travail qu'elles ont réalisé, qui a eu un impact international extrêmement important, et

qui a donné à Paris une certaine prééminence par rapport à l'avenir. Je trouve que c'est assez réjouissant pour la population parisienne.

- Le projet de transport, qui a été très fortement contesté cet après-midi, en partant du fait que les flux ne sont pas là. Mais lorsque le projet de métro a été bâti, les flux n'étaient pas là non plus. Il faut nécessairement une part de prospective.

Jean-Robert MAZAUD

Vous avez raison de parler de la consultation des 10 équipes. J'en fais partie et nous venons d'être reconduits, avec un collectif renforcé du point de vue créatif et du partage des visions. Il y a deux grandes entités : la Société du Grand Paris et l'AIGP, l'Atelier International du Grand Paris, qui a pour mission de porter la vision du Grand Paris et faire en sorte qu'elle ne soit pas abandonnée. Mais contrairement à mon voisin, qui réduit le Grand Paris à un système de transport, je suis encore actif et j'y crois encore. Je crois que nous ne pouvons pas évacuer les questions économiques et culturelles et que nous devons essayer de voir quelles visions peuvent s'accorder, se marier, se combiner, s'ajouter, s'additionner.

Jean-Pierre ORFEUIL

On me demande de parler de transport, je parle du transport. J'admets tout à fait qu'il y ait un atelier international du Grand Paris qui fait des choses intéressantes. Quant à ce qu'a dit la personne de la salle, je suis d'accord avec elle : le Grand Paris est un projet des XIX^e et XX^e siècles plongé dans le monde d'internet.

Clôture de la journée

Étienne CRÉPON

Directeur de la Direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages – DHUP

C'est une rude tâche que de clôturer les débats qui ont eu lieu aujourd'hui. Les dernières interventions montrent quelque chose que nous savons tous : Paris est un bien commun de notre nation. C'est un sujet éminemment passionné, éminemment passionnel. La vivacité des intervenants et les interventions qui ont eu lieu tout au long de cette journée ont montré la passion qui nous anime tous sur le devenir de Paris, du Grand Paris, de l'Île-de-France.

Ce séminaire organisé par l'AIGP et l'IFORE a permis de faire un point d'avancement sur les trois grands piliers du Grand Paris :

- Le renforcement et la structuration du réseau de transport public
- L'accompagnement des dynamiques de développement urbain autour de cette nouvelle armature de transports
- Les CDT et la planification à grande échelle, avec le projet de révision du schéma directeur de la région Île-de-France

Cet état des lieux souligne la nécessité d'intégrer les approches. Pour bâtir un projet durable, nous devons avoir une approche intégrée de l'ensemble des sujets. Comme cela a été souligné, le développement du réseau de transport n'est pas une fin en soi. Il doit s'intégrer dans une stratégie de développement à grande échelle, au service d'une meilleure qualité de vie et d'une plus grande attractivité pour les habitants comme pour l'ensemble des usagers de la région Île-de-France, à commencer par les entreprises. Les CDT doivent permettre de dégager toute la valeur latente apportée par ce nouveau réseau, et le concrétiser en un véritable fait urbain. Par ailleurs, les CDT et le SDRIF doivent se parler, car la vision stratégique du Grand Paris ne saurait se résumer à la juxtaposition de projets locaux.

Le cadre est aujourd'hui posé, les contours du projet sont dessinés, les outils sont en place pour permettre une coordination entre les acteurs institutionnels à même d'identifier les besoins du territoire, et d'y répondre. Le cadre étant posé, la mise en œuvre est devant nous. Elle doit être pragmatique et concertée pour répondre aux priorités des habitants. Pour les Franciliens, l'urgence porte sur le transport, l'emploi, le logement, la qualité de vie. Pour y répondre de manière pertinente, le projet doit être à leur écoute et prendre en compte leurs attentes comme leurs capacités à agir. Il doit coordonner les actions de l'ensemble des acteurs publics dans une logique de responsabilité collective. Faire face à cette responsabilité nécessite de la bonne

volonté. Cela nécessite aussi des réponses pragmatiques, séquencées en fonction des urgences. Il faut d'abord agir là où le besoin est le plus pressant : répondre à la crise du logement en Île-de-France. C'est tout l'objectif de la production de 70 000 logements. L'atteinte de cet objectif ne se fera pas sans les collectivités locales. Des moyens devront leur être donnés pour y parvenir. Le gouvernement y travaille.

Être pragmatique, c'est aussi veiller à ce qu'à chaque étape, le projet de métropole durable que nous appelons de nos vœux bénéficie d'une attention à toutes les échelles. Je salue l'approche originale et courageuse de cette conférence, qui a remis les questions de métropole durable, de qualité de vie et de préservation de l'environnement sur la table. Par construction, le projet du Grand Paris poursuit l'objectif de création d'une métropole durable. Il devra savoir intensifier et créer des pôles urbains denses pour préserver les ceintures vertes et lutter contre l'étalement urbain, réduire les déséquilibres sociaux et territoriaux, désenclaver les quartiers, favoriser la mixité sociale, créer des bassins de vie et d'emploi plus vivables et plus attractifs, produire une intensification urbaine avec une attention particulière dédiée aux espaces naturels, y compris agricoles, développer les mixités fonctionnelles et sociales autour des gares.

Pour autant, les débats nourris de cette journée nous rappellent que l'atteinte des objectifs environnementaux du projet n'est pas acquise et qu'il faut y veiller à chaque étape et à toutes les échelles. Un réseau de transport en commun n'est pas, en lui seul, la garantie d'une ville compacte et vertueuse.

Les SDRIF et les CDT doivent savoir intégrer ces objectifs d'intensité, de mixité sociale, d'égalité entre les territoires pour parvenir concrètement à ce projet de métropole durable. Les logements créés devront être performants au plan énergétique et correspondre aux attentes, aux besoins et aux capacités contributives de leurs futurs habitants. Nous devons aussi savoir intégrer dans ce projet une intervention sur le cadre bâti existant. Enfin, la requalification et l'intensification du tissu urbain existant devront être préférées à la consommation de nouveaux espaces.

Le Grand Paris doit répondre aux besoins exprimés par les citoyens et les élus, en écho avec les projets politiques du gouvernement et des collectivités locales, centrés sur l'égalité des territoires. Il serait faux de mettre l'objectif de qualité de vie et l'objectif de compétitivité et d'attractivité sur deux plans différents. Ces objectifs sont étroitement liés. Le développement de l'offre de logement n'est pas une contrainte qui s'impose au citoyen, mais bien le seul moyen de remettre le citoyen au cœur des politiques de logement.

Pour conclure, je vous rappellerai la synthèse et les enjeux que la ministre de l'Égalité des territoires a présentés hier pour le nouveau gouvernement, concernant le Grand Paris :

- Une exigence de priorité face aux enjeux budgétaires.
- Une exigence de proximité.

- Une exigence d'efficacité.

Merci à tous.