Annexe 2

Intervention de Monsieur le Préfet de Région CANEPA lors de l'Assemblée Générale de l'Association des Maires des Hauts-de-Seine

Mesdames, Messieurs les parlementaires,

Mesdames, Messieurs les Maires

Je suis très honoré de participer ce matin à votre assemblée générale et je souhaite sincèrement que cette réunion soit l'occasion d'échanges constructifs. La construction du Grand Paris, comme l'a rappelé à différentes reprises le Président de la République se fera en concertation permanente avec les élus locaux.

Ce projet emblématique sera construit avec les acteurs du territoire, mais également l'ensemble des élus franciliens dans leur diversité, ainsi que les acteurs économiques et les habitants.

Avant de répondre le plus précisément possibles aux questions qui m'ont été transmises avant cette réunion, je vous propose de revenir sur les ambitions de cette démarche et les différents enjeux qui s'y rattachent.

L'aménagement et le transport en Ile-de-France c'est sans doute un objet de passion, mais c'est surtout un sujet de réflexion et un objet stratégique pour la France de demain, alors que depuis une vingtaine d'année l'idée maîtresse est que le dynamisme de la France passerait par un aménagement de la province avant celle d'lle-de-France.

Ma conviction est que le développement de la région Ile-de-France (et donc son aménagement) est stratégique pour notre pays. Le projet du Grand Paris représente la ville de demain, destiné à faciliter la vie de ses habitants, en symbiose avec son environnement, avec un réseau de transport plus efficace et plus respectueux de l'environnement

Lors de son discours du 29 avril, les principes directeurs donnés par le Président de la République donnent une vision à long terme qui oriente dès à présents la stratégie d'aujourd'hui

Il s'agit d'inventer véritablement un nouveau modèle urbain pour faire du Grand Paris, une métropole post-Kyoto et d'engager un vaste travail sur le territoire qui permette de développer l'articulation entre aménagement, transport, équipements et espaces naturels. La ville durable, c'est la ville **transformable**

Cela nécessite:

D'engager une réforme en profondeur des pratiques, comme des règles de l'urbanisme et de l'aménagement,

d'optimiser le foncier notamment dans les secteurs prioritaires et près des gares,

de placer la mobilité au cœur du projet,

de lancer des grandes opérations d'urbanisme près des pôles d'échanges régionaux• de rompre avec la crise urbaine et sociale et inclure les territoires de la rénovation urbaine dans le projet du Grand Paris.

Faire du Grand Paris une ville-monde

L'ambition de l'Etat pour la région-capitale est de structurer, puis de diffuser le développement à partir des territoires à fort potentiel, les secteurs stratégiques de développement économique et urbains, qu'il a inscrit **en opérations d'intérêt national**. Cela permettra d'assoir la compétitivité de la région-capitale pour les investissements internationaux.

Il s'agit de conforter et de développer les grands sites de développement qui existent déjà aujourd'hui

• Paris-La-Défense

• La Cité Descartes

• Roissy-Villepinte-Tremblay

• Paris-Saclay

• La vallée des biotechnologies, du sud de Paris jusqu'à Evry et Saclay

• Le Bourget

• Confluence, Seine-Aval

• Le territoire de la création (Paris, lie St Denis, Aubervilliers, St Ouen)

Par ailleurs, les équipements et infrastructures d'intérêt national que sont les lignes à grande vitesse, les gares internationales, les grands ports et les aérodromes sont repérés comme les portes d'entrées de cette ville-monde.

Il a par ailleurs proposé une méthode originale pour la définition d'une métropole au rayonnement culturel et économique mondial

Pour répondre à ce grand dessein, le Président de la République a fait appel aux talents de visionnaires de dix équipes d'architectes-urbanistes. Ils ont déjà proposé des solutions passionnantes et originales, qui mettent en lumière ce que peut être cette ville durable, à la fois économe (en énergie, en espace, en émissions de gaz à effet de serre...), transformable et agréable à pratiquer et à vivre.

A terme, le Grand Paris doit devenir la vitrine de l'excellence française dans tous les domaines de l'aménagement du futur : la restructuration des quartiers existants, l'amélioration du bâti, les économies d'énergie, le développement des transports en commun en cohérence avec la politique urbaine, la réalisation de nouveaux « éco quartiers ».

Un projet qui se concrétise rapidement et dont certaines actions démarrent aujourd'hui

Sur la base des travaux des urbanistes et de ceux du Secrétariat d'Etat à la Région Capitale, de grandes orientations ont vu le jour, dont certaines figurent dans le projet de loi adopté par l'assemblée nationale, le premier décembre 2009 et qui pourrait être promulgué après passage au Sénat au cours du premier trimestre 2010.

Les axes majeurs de la loi sont le développement du réseau de transport et les contrats de développement territoriaux, qui mettent en perspective et articulent les politiques de transport, d'aménagement, de développement économique et de logement.

Je vous propose à présent d'axer mon propos sur une vision synthétique et thématique apportant des premiers éléments de réponse à vos questions. Il sera ciblé sur la mise en œuvre opérationnelle des trois points suivants :

- le projet de transport

- le développement économique et urbain

- le logement

I. Un grand projet de transport qui s'articulera avec les nombreux projets existants

Les transports sont un élément constitutif du Grand Paris. Il est primordial de soutenir l'aménagement régional, en rendant accessible les différents territoires du Grand Paris qui participeront tous à son développement. Il faut ainsi, faciliter l'accès au système de déplacement à grande vitesse (aérien et TGV) et améliorer l'irrigation du territoire.

Les 130 km de métro en rocade prévus dans la loi, permettront de relier les principaux pôles économiques à partir d'une quarantaine de gares afin de maintenir une vitesse commerciale attractive.

Mais ce métro sera conçu pour être en correspondance avec les principales lignes de transports actuelles et **favoriser les échanges de banlieue à banlieue.**

La définition des objectifs et des caractéristiques principales de la liaison, son tracé prévisionnel, ainsi que le positionnement des gares prévisionnelles constitueront les éléments qui seront apportés dans le **cadre du débat public** sur le projet **du Grand Paris qui devrait se tenir au 2ème semestre 2010.**

Les conclusions du débat public permettront de préciser la définition du tracé et des gares, qui nécessite par ailleurs, des études plus approfondies (contraintes techniques, études de trafic, ...).

En ce qui concerne la localisation des gares, le projet de métro automatique desservira principalement des zones d'emploi, mais également des zones d'habitat comme Boulogne-Billancourt et Clichy-Montfermeil par exemple.

Bien que le nombre de gares soit limité afin de conserver une vitesse commerciale élevée, garante de son attractivité, **la plupart des gares desservies seront des gares de maillage avec le réseau existant,** afin de multiplier les opportunités de déplacements offertes par cette nouvelle ligne.

En desservant les zones les plus attractives d'lle-de-France, le projet de métro automatique offrira à un grand nombre de franciliens, avec une correspondance rapide, une réponse efficace aux déplacements domicile-travail, évitant notamment le passage systématique par le centre parisien.

Je tiens à attirer votre attention sur le fait que ce grand projet de transport sera élaboré en concertation avec les collectivités locales. En effet, le partenariat des communes avec la Société du Grand Paris pourra s'exercer selon trois modalités

• par l'association directe des communes à l'élaboration du schéma de transport,

• par l'association institutionnelle des élus dans le fonctionnement de la Société du Grand Paris via le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris, qui sera composé de représentants de l'État, de la Région, de chaque département d'Île-de-France et d'un représentant des communes et des établissements de coopération intercommunale, dont le territoire est situé sur l'emprise d'un projet du réseau de transport public du Grand Paris;

• à travers les contrats de développement territorial dans lesquels la Société du Grand Paris pourra être partie prenante, si elle est bénéficiaire à ce titre d'emprise foncière.

Cependant, sans attendre ce nouveau métro, le gouvernement lance un plan d'urgence RER qui doit apporter des solutions concrètes aux difficultés que connaissent au quotidien les usagers notamment sur les lignes du réseau RER.

L'extension du RER EOLE à l'Ouest est engagée entre Haussmann-Saint Lazare et La Défense et La Défense-Mantes. Il permettra de désaturer le RER A.

Les programmes de modernisation du réseau RER seront donc accélérés: les schémas directeurs et les programmes de renouvellement du matériel roulant permettront de généraliser une desserte cadencée, sur l'ensemble du réseau pour plus de capacité, plus de rapidité et de régularité.

Il convient aussi de remarquer qu'à terme l'ensemble des grands projets de transports collectifs (métro automatique du Grand Paris, prolongement du RER EOLE à l'ouest, prolongement des lignes de métro) aura un effet très important de désaturation du réseau existant. En effet, ils modifieront les pratiques de déplacement, et éviteront le passage systématique par le centre de Paris. Ainsi, la saturation de la ligne 13 du métro peut être considérablement réduite dans sa partie centrale (de l'ordre de 20 à 30% de voyageurs en moins par rapport à la situation actuelle en heure de pointe) par la mise en service des grands projets, dont le prolongement de la ligne 14.

La fréquentation de la ligne A du RER peut également être fortement modérée par ces projets, et notamment par la mise en service du RER E à l'ouest. Sa fréquentation dans ses sections les plus chargées pourrait ainsi être contenue à un niveau proche de l'existant, mais avec une ***fréquence des trains plus importante.***

S'agissant des transports en commun en site propre, le département des Hauts-de-Seine est concerné par les projets de tramway TI, T2 et T6, tous en travaux.

S'agissant des trains à deux niveaux qui arrivent en 2010, ce sont les rames M109 prévues pour le remplacement des rames du RER A, dans l'objectif de réduire à court terme la saturation de cette ligne.

II. Aménagement. urbanisme, développement économique

La stratégie générale est bien d'investir le grand territoire urbain de la zone centrale de l'agglomération, de le restructurer pour mieux utiliser l'espace et l'embellir.

Il s'agit de décloisonner le territoire en occupant les territoires aujourd'hui en déshérence. Ces lieux offrent aux projets de territoires de somptueuses potentialités de développement :

• gares de triage et faisceaux ferrés

• vastes emprises industrielles

• les grands ports

• les enclaves monofonctionnelles

La loi introduit une innovation, « Les contrats de développement territorial ». qui suscitent des interrogations légitimes de votre part.

A ce stade, les modalités d'élaboration des contrats de développement territorial sont peu précisées dans le projet de loi. L'article 18 indique simplement, en sus de leur périmètre possible et de leur objet, qu'ils peuvent être conclus dans une période de 18 mois à compter de l'approbation du schéma d'ensemble des infrastructures qui composent le réseau de transport public du Grand Paris. Mais l'article renvoie à un décret en Conseil d'Etat pour préciser ses modalités d'application. Sur la question des contrats de développement territorial, la Société du Grand Paris assiste le Préfet de région pour la mise en cohérence des contrats de développement territorial et peut être associée à la préparation de ces contrats. Elle peut par ailleurs se voir confier, entre autres par les collectivités territoriales ou leurs groupements, par

voie de convention, toute mission d'intérêt général présentant un caractère complémentaire ou connexe à sa mission (article 7)

III. Le Grand Paris se traduira aussi par la construction de logements

L'objectif de 70 000 logements par an a été fixé. Actuellement environ 50 000 permis de construire sont délivrés chaque année en lIe de France.

Au-delà de l'aspect technique et économique, le logement est un élément clef de la qualité de vie des franciliens, et dans la lutte contre les exclusions en faveur des plus démunis d'entre eux. Les franciliens, quels que soient leurs revenus ou leur situation, doivent pouvoir accéder à un logement: parc locatif privé, parc social, accession à la propriété

Pour mémoire, et en ce qui concerne les logements locatifs sociaux en 2008, près de 25 000 logements locatifs sociaux ont été financés en lie de France. C'est un taux jamais atteint depuis le milieu des années 80, mais cela reste encore insuffisant au regard des besoins des franciliens. Pour 2009, ce sont plus de 25 000 logements locatifs sociaux qui seront financés également.

Les 70 000 logements doivent être entendus ainsi:

- 30 000 au titre du renouvellement du parc existant et de desserrement

- 30 000 liés au développement économique « normal » de l'lle de France

- 10 000 liés directement aux projets de développement économique du Grand Paris et aux clusters.

La répartition de ces 10 000 nouveaux logements répondant aux besoins supplémentaires liés aux clusters se fera notamment en fonction du développement des réseaux de transport.

Un travail est en cours au sein des services de l'Etat, afin d'élaborer un projet de territorialisation cohérent, répondant aux besoins franciliens et aux objectifs de développement économique. Seront pris en compte le potentiel d'urbanisation, les contraintes d'urbanisme majeures et les territoires prioritaires.

Par ailleurs les Etats Généraux du logement d'Ile de France, dont les conclusions seront rendues en février prochain, travaillent au sein d'un groupe dédié à la problématique du logement dans le Grand Paris.

Les 4 thématiques abordées dans des ateliers sont les suivantes:

• territorialisation et contractualisation des objectifs en matière de logement

• renouvellement urbain et territoires de projet

• parc privé

• adaptation de l'offre à la diversité de la demande: offres nouvelles, produits spécifiques