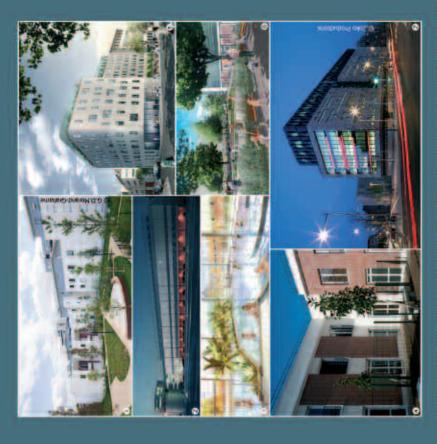
# COFHUA

SSOCIATION RECONNUE D'UTILITÉ PUBLIQUE PAR DÉCRET DU 18 NOVEMBRE 2009

CONFÉDÉRATION FRANÇAISE POUR L'HABITAT,
L'URBANISME, L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET L'ENVIRONNEMENT





Une offre variée :

logements sociaux et privés, résidences services, EHPAD, bureaux, commerces, salles de spectacles, hôtels, parcs tertiaires, parcs logistiques, data centers, équipements publics (écoles, piscines...)

Une expertise en valorisation d'actifs immobiliers

Une maîtrise des montages juridiques complexes Une compétence globale pour la conduite de projets multi-produits et d'aménagement [éco-quartlers] Précurseur dans la réalisation d'immeubles très performants en matière de consommation énergétique et de développement durable

- 1 Logements collectifs et maisons, label BBC-effinergie® à Villetaneuse Architecte : François Pélegrin
  - 2 Data center à Pantin Architecte : Reid Breiwin Architectes
- 3 Centre aqualique à Provins Architectes : Atelier Arcos Architecture : AD Architecte
- 4 Institut Medico-Educatif a Rosiny sui Deine Architecte : Hançois de Alexandris
- 6 Aménapement d'un éco-quartier à Bosny-sous-Bois Architecte lithaniste : AM Environnement
- 7 Bureaux HQE® et label BBC-effinergie® de 10 000 m² (Etlk) à Boulogne Architectes : KCAP/Ateliers 115





Société d'Etudes, d'Aménagement et de Réalisations Immobilières et Foncières 1, avenue Eugène Freyssinet - 78280 Guyancourt - Tél : 01 30 60 48 59 - Fax : 01 30 60 50 08 - www.sodearif.com



**CONFÉDÉRATION F**RANCAISE POUR L'HABITAT. L'URBANISME. L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET L'ENVIRONNEMENT

# LE COURRIER DE LA COFHUAT

Numéro 29

Section Française de la Fédération Internationale pour l'Habitation, l'Urbanisme et l'Aménagement des Territoires (FIHUAT) www.ifhp.org

Directeur de la Publication : François LEBLOND

#### Comité de Rédaction :

François LEBLOND Didier SERRAT Odile CHAMUSSY Anne-Marie CHAVANON Renaud LEBLOND Alexandra LITCHMAN

#### Impression:

NAVIS

4 chemin de Meyrefort 33370 Pompignac Tél.: 01.43.27.33.33 Fax: 01.42.27.31.32

# Maquette:

B&B Graphic 01.42.73.23.69

#### Edition et régie publicitaire :

COFHUAT

Tél.: 01.40.40.70.83 Fax: 01.40.40.70.74

#### Abonnement et diffusion :

Alexandra LITCHMAN Tél. 01.40.40.70.83 Fax 01.40.40.70.74 info@cofhuat.org

**ISSN**: 1632-3645

**Tirage**: 5 000

Revue de la Confédération Française pour l'Habitat, l'Urbanisme, l'Aménagement du Territoire et l'Environnement (COFHUAT)

21 boulevard de Grenelle 75015 Paris

Tél. 01.40.40.70.83 Fax 01.40.40.70.74

Site internet: www.cofhuat.org E-mail: info@cofhuat.org

Prix: 6.00 €

Dépôt légal : Dès la parution

# **SOMMAIRE**

# LE COURRIER DE LA COFHUAT

MARS 2012 - Numéro 29

# LE GRAND PARIS DE DEMAIN

ÉDITORIAL 2

**GRAND PARIS:** 

FAIRE FACE AUX DÉFIS DU XXIEME SIÈCLE

LA MISE EN ŒUVRE DU GRAND PARIS

L'ACCROISSEMENT DU RYTHME DE CONSTRUCTION DE LOGEMENTS, UNE PRIORITÉ DU GRAND PARIS

DOUZE CLEFS DE LECTURE POUR COMPRENDRE LE GRAND PARIS



## **DOSSIER: INSTRUMENTS DU GRAND PARIS**

12 LE NOUVEAU RÉSEAU DE TRANSPORT

LE GRAND PARIS EST UN INVESTISSEMENT **D'AVENIR** 

EXIGENCE ET CONCERTATION POUR FAIRE AVANCER LE GRAND PARIS EXPRESS

DES GARES AU SERVICE DES VOYAGEURS ET DE LA VILLE

**DES QUARTIERS DURABLES AUTOUR DES NOUVELLES GARES** 

17 LES CONTRATS DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, NOUVEL OUTIL DE CONSTRUCTION DU GRAND PARIS

PRÉSENTATION JURIDIQUE DU CDT

VERS UNE MÉTROPOLE MULTIPOLAIRE ET SOLIDAIRE

23 LES QUESTIONS ÉCONOMIQUES AU CŒUR DU SUJET

> **FAVORISER L'ACCÈS AU LOGEMENT** POUR FACILITER L'ACCÈS À L'EMPLOI

UNE GOUVERNANCE UNIQUE ET UNIFIÉE: UNE CONDITION POUR LA RÉUSSITE DU GRAND PARIS

PARIS SACLAY: CLUSTER SCIENTIFIQUE ET TECHNOLOGIQUE DE RANG MONDIAL

LE POST-DÉBAT DU GRAND PARIS EXPRESS

LA CONCERTATION AVEC LES PARTIES PRENANTES : CLÉ DU SUCCÈS DES STRATÉGIES D'ENTREPRISES ACTRICES DU GRAND PARIS.

29 LE GRAND PARIS, JUSQU'À LA MER





# **FDITO**

# FRANÇOIS LEBLOND

PRÉSIDENT DE LA COFHUAT françois.leblond@cofhuat.org



Si la population de la région d'Ile de France n'a cru qu'à un rythme modéré au cours des 20 dernières années, le rôle de Paris dans le monde s'est, dans le même temps, profondément accru. Il existe aujourd'hui un décalage entre cette ambition nouvelle portée par les acteurs de la vie économique du monde et un mode de gouvernance locale hérité du passé. Dans le domaine du transport public de voyageurs, les lignes de banlieue de la SNCF ont été dessinées en leur temps pour desservir des petites villes situées autour de Paris, les RER ont accompagné la naissance des villes nouvelles, le réseau métropolitain a peu évolué, beaucoup des nouveaux centres de décision souffrent de faiblesses faute de desserte : mauvaise liaison avec les aéroports par exemple. Les usines étaient dans l'ensemble bien desservies par le réseau, elles ont pour beaucoup disparu, les emplois qui leur ont été substitués, l'ont été le plus souvent en d'autres lieux, développant l'usage de l'automobile sur une voirie qui n'avait pas été conçue dans ce but

Les classes les plus modestes de la population trouvaient à se loger en ville, elles se sont progressivement regroupées dans des logements collectifs plus confortables mais souvent très mal desservis et vieillissant mal. Le mouvement de décohabitation a accru les besoins. Au total, aujourd'hui, pour faire face à la pénurie de logements, il faut accroître de façon massive l'effort de construction, notamment dans les endroits qui seront bien desservis par les transports en commun programmés.

Tours dans les nuages © Grand Paris



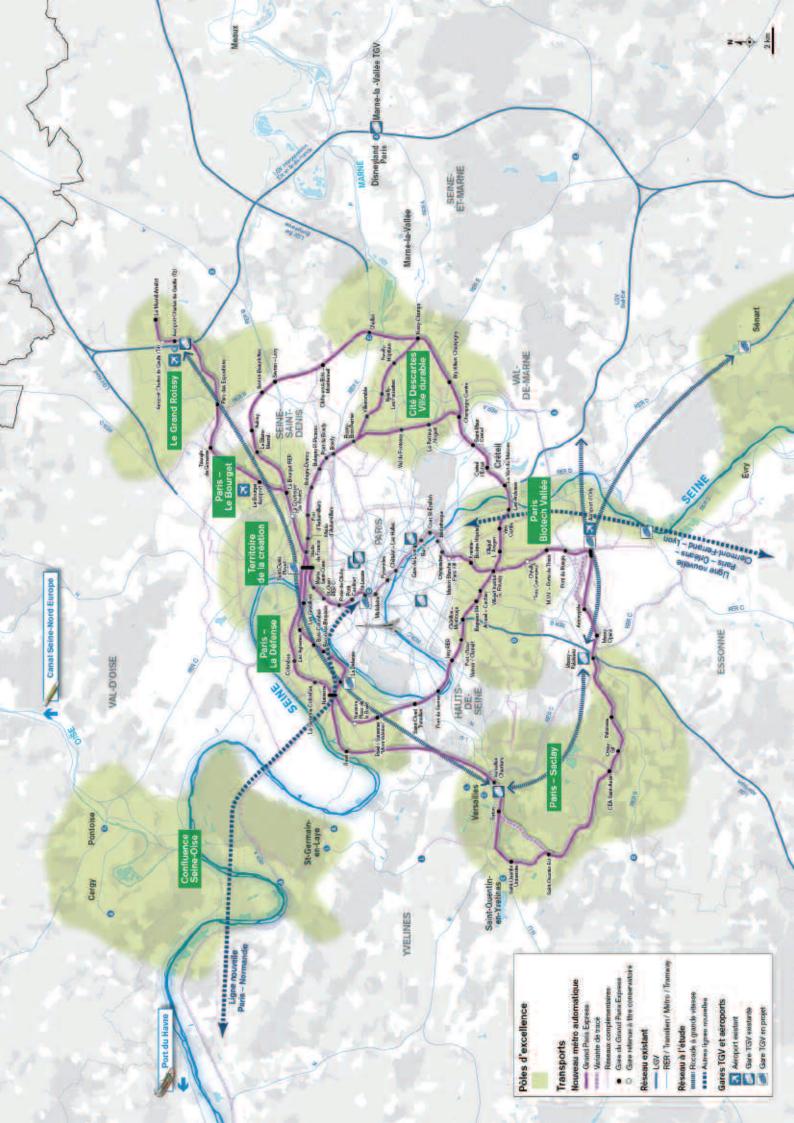
Les instantes compétentes étaient bien sûr sensibles à ce constat mais étaient freinées dans leurs efforts par la rigidité des structures territoriales.

C'est le premier mérite de la démarche du Grand Paris d'avoir suscité, à partir du travail de l'équipe de Christian Blanc, un rassemblement d'acteurs jusque là dispersés, d'abord autour d'un projet de transport ferroviaire radicalement nouveau dans ses finalités, ensuite par le vote d'une loi qui favorise, avec les contrats de développement territorial, un changement de rythme dans la construction de logements aux endroits les mieux desservis en transports, enfin par une regard prospectif, confié à quelques grands cabinets d'architecture et d'urbanisme, sur le Grand Paris de demain, qui a eu le mérite d'élargir les horizons de tous les décideurs.

Aujourd'hui, l'ensemble des acteurs ont intégré ces données nouvelles et ont l'intention d'occuper à plein la place qui leur est réservée. Ce numéro de notre revue leur permet d'exprimer ce qu'ils considèrent chacun comme essentiel, il prend donc sa place dans les efforts faits pour tirer le meilleur parti des moyens nouveaux.

La question du logement constitue la partie la plus difficile, le changement de rythme considéré comme nécessaire par la loi, impose des initiatives qui ne sousestiment pas l'attachement des populations à la qualité du cadre de vie, notamment en termes de densité, qui identifient les obstacles juridiques et financiers et qui associent toutes les parties prenantes dans une démarche cohérente. La Cofhuat leur apporte son soutien

La Population d'Ile-de-France a, lors du débat public auquel elle a participé massivement, émis des craintes sur le respect des délais. Les prises de position qui vont suivre dans ce numéro sont de nature à la rassurer. Elle continuera sûrement à se manifester lors des consultations prévues à chaque étape des projets. Il faudra l'écouter sans perdre de vue l'objectif majeur : donner à Paris les moyens de conforter son rôle de "ville monde". Cela exigera, de la part de tous, du courage et une détermination sans faille.



# **GRAND PARIS:**

# FAIRE FACE AUX DÉFIS DU XXIEME SIÈCLE

#### **MAURICE LEROY**

MINISTRE DE LA VILLE, CHARGÉ DU GRAND PARIS



A l'heure de la globalisation et d'une compétition économique mondiale de plus en plus grande, Paris, la capitale de la France se devait de s'adapter et d'évoluer pour rester la ville phare qu'elle a toujours été. C'est cette prise de conscience visionnaire qui a poussé le président de la République à lancer le projet du Grand Paris.

La mission de mener à bien cette ambitieuse stratégie m'a été confiée en 2010 et c'est avec fierté que j'affirme aujourd'hui que le Grand Paris est lancé, qu'il existe déjà, si ce n'est dans sa totalité, dans toutes ses infrastructures et ses quartiers futurs, du moins dans les têtes et dans les projets des uns et des autres. Tous les franciliens, et plus largement tous les français, savent aujour-d'hui que leur capitale sera à même, grâce au projet du Grand Paris, de faire face aux défis du XXI<sup>eme</sup> siècle et de garder son rang dans le monde.

Le Grand Paris n'est pas une aire géographique ou institutionnelle figée mais bel et bien une dynamique, un projet, qui envisage le développement de la capitale à plusieurs niveaux. Nous avons voulu partager une vision. Il ne s'agissait pas pour nous d'imposer un dogme de développement à ceux qui vivent au quotidien dans la ville monde qu'est devenue Paris. Nous avons dès le départ privilégié l'écoute et le dialogue, des habitants aux élus, des grands acteurs économiques, aux associations de quartiers. Dans une logique d'association la plus large, le projet se développe donc en "épaisseur" afin de respecter au plus près la dimension humaine de changements urbains sans précédent.

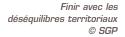
A l'échelle locale, nous avons voulu en finir avec les déséquilibres territoriaux et sociaux entre Paris et sa banlieue. Ensuite, nous avons souhaité intégrer davantage la zone agglomérée de Paris, tout en l'ouvrant vers sa façade maritime et les villes du Grand Bassin Parisien avec l'intention d'en faire un moteur de la croissance nationale. Enfin, à l'échelle nationale, nous

avons tout mis en œuvre pour que Paris, tête de pont, ayant vocation à être la vitrine internationale de la France, puisse tenir son rang dans la compétition économique du 21<sup>ème</sup> siècle, en synergie avec un archipel de villes et métropoles régionales. Nous pouvons donc dire que nous avons mené une véritable révolution dans la conception de l'aménagement du territoire.

Résolument tournés vers l'avenir, il nous a fallu faire face à un présent douloureux : la crise. Aujourd'hui, celle-ci n'est pas encore derrière nous. C'est pourquoi nous devons garder le cap et maintenir nos efforts qui sont le gage d'une croissance retrouvée et renouvelée. S'il nous faut bien évidemment garder dans le viseur la maîtrise des dépenses publiques et la réduction de la dette, nous avons également besoin de messages de confiance et d'espoir. Nous avons besoin de projets ambitieux pour notre pays. Nous avons besoin de projets d'investissements pour le futur. Le Grand Paris est l'illustration de cette détermination. C'est pourquoi, dans ce contexte éprouvant et incertain, le Grand Paris prend encore plus d'importance. Le Grand Paris, c'est un des projets d'aménagement et de développement les plus ambitieux de l'histoire de notre pays. Il sera un des principaux moteurs de la croissance pour les décennies qui viennent.

Le Grand Paris, c'est un engagement sans faille en faveur de l'économie de la connaissance, de l'innovation et du renouveau industriel de la France. Le fonctionnement en réseau de grands pôles d'activité dans des domaines stratégiques démultipliera le potentiel de création de richesse et d'innovation de l'Ile-de-France.

Le Grand Paris
n'est pas une aire
géographique ou
institutionnelle figée
mais bel et bien une
dynamique, un projet,
qui envisage le
développement de la
capitale à plusieurs
niveaux







Gares ouvertes aux services de proximité Massy-Palaiseau © SGP

L'impact attendu se chiffre entre 800.000 et 1 million d'emplois à l'horizon 2035. Seront concernés des emplois hautement qualifiés mais aussi un éventail très large de qualifications. 32,4 milliards d'euros vont être investis par l'État, les collectivités locales et les entreprises, dans les transports en commun. 70.000 nouveaux logements vont être construits chaque année. Autant de secteurs qui verront leur activité directement relancée. Autant de secteurs qui s'ouvriront de nouveaux marchés. Autant de secteurs qui verront leur compétitivité internationale renforcée.

Malgré la crise nous avons décidé de sanctuariser le financement du Grand Paris. Cela a été possible grâce à la prise de conscience transpartisane de l'importance de l'enjeu. Avec le président de la région Ile-de-France, Jean Paul Huchon, j'ai signé, aux côtés de Nathalie Kociusko-Morizet, un accord historique le 26 janvier 2011 pour l'avenir des transports parisiens. Le sens de l'intérêt national a prévalu sur les querelles de clochers, assurant ainsi l'avenir du Grand Paris.

Alors, le Grand Paris passe nécessairement par une amélioration des transports. Un métro automatique long de plus de 150 kilomètres va désenclaver des territoires entiers et renforcer leur intensité urbaine, leur attractivité. A l'échelle nationale également Paris sera mieux connectée donc plus accessible mais aussi plus ouverte avec l'amélioration de la desserte en TGV, avec les lignes Paris-Normandie et Paris Orléans Clermont-Ferrand Lyon, avec l'interconnexion sud et la desserte de l'aéroport d'Orly. Avec ce projet, c'est toute la France qui voit son ouverture sur l'Europe et le monde renforcée. Et au-delà l'attractivité de Paris est largement accrue pour les investisseurs étrangers, ou les entrepreneurs qui souhaitent s'installer dans une ville accueillante, connectée, fonctionnelle et dynamique.

Mais si le Grand Paris ne concernait que les transports, il n'aurait point été besoin de le rattacher à mon ministère. Le Grand Paris c'est bien plus que cela. C'est une approche prospective innovante, une nouvelle démarche de conception de la ville, une méthode partenariale de gestion d'un projet d'aménagement du territoire, par définition complexe et qui porte en lui l'espoir de bâtir la ville de demain, verte, durable, solidaire, intelligente et connectée. Ce projet stratégique de long terme spécifique inspire aujourd'hui d'autres pays confrontés à l'obsolescence de leurs infrastructures de transports ou à une forte croissance de leur population urbaine. Le Grand Paris fait école. C'est vrai à Moscou, c'est vrai à Shanghaï. Demain l'expérience du Grand Paris servira également de modèle à certaines de nos grandes agglomérations françaises.

Pour conserver à Paris sa position de Ville Lumière, nous avons fait appel à l'intelligence et à la confiance : intelligence des territoires, confiance dans ceux qui les font vivre. En identifiant les territoires stratégiques pouvant susciter un développement fort de l'ensemble de la métropole, dans des domaines économiques d'excellence, et en réseau et en synergie avec les pôles de développement en régions, une première structuration polycentrique et équilibrée du Grand Paris a été définie. En reliant ces pôles entre eux par un transport rapide et fiable, en l'occurrence un métro automatique, c'est une cohérence globale métropolitaine qui est née. Enfin en accompagnant les territoires pour qu'ils puissent se construire une identité métropolitaine, à la fois forte d'une ambition partagée mais aussi à partir du terrain, des attentes de leur population et de leurs atouts propres, c'est une véritable logique de partenariat et de responsabilité partagée entre tous les niveaux de gouvernance qui s'est mise en place.

Aujourd'hui nous formalisons cette vision dans les Contrats de développement territorial (CDT) pour lesquels nous signons très régulièrement avec le préfet de la région Ile-de-France, Daniel Canepa des accords cadre avec les communes concernées. 5 protocoles ont déjà été signés et cinq autres sont en passe de l'être sur un total de 18 qui doivent être ratifiés cette année avec plus de 130 communes. Concrètement, cela signifie qu'il y aura un accord, territoire par territoire, sur l'implantation des gares et la mobilisation foncière dédiée aux constructions de logements et d'équipements, à la création de bureaux ou d'activités, pour les 20 prochaines années.

Je tiens à saluer le rôle d'une organisation comme le COFHUAT dans l'élaboration, et la pérennisation de ce projet du Grand Paris. Vous êtes les leaders d'opinion et les relais qui assureront la réalisation de ce projet ambitieux du Grand Paris à laquelle votre président François Leblond a apporté toute son expérience et son enthousiasme. Je tiens à saluer le rôle crucial qu'il a particulièrement joué en présidant la commission particulière du débat public sur le Grand Paris. Ce débat s'est déroulé du 3 octobre 2010 au 31 janvier 2011. Il s'agit du plus grand débat public jamais organisé en Europe, et qui a permis de faire converger les projets de l'État et de la région, dans un esprit de responsabilité partagé.

Avec le président de la région Ile-de-France, Jean Paul Huchon, j'ai signé, aux côtés de Nathalie Kociusko-Morizet, un accord historique le 26 janvier 2011 pour l'avenir des transports parisiens

# L'ACCROISSEMENT

# DU RYTHME DE CONSTRUCTION DE LOGEMENTS, UNE PRIORITÉ DU GRAND PARIS

# JEAN-PAUL HUCHON

PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL D'ILE DE FRANCE

L'Ile-de-France est le réceptacle de toutes les crises du logement : pénurie de l'offre abordable, cherté des prix immobiliers et des loyers, vétusté du parc, développement de l'habitat insalubre, embolie de l'hébergement d'urgence, etc. C'est pourquoi, depuis 1998, le Conseil régional s'est engagé dans une politique de soutien au logement social et en a fait une composante de ce que nous avons appelé le bouclier social. Nous allons d'investir un milliard d'euros durant la mandature dans la construction de logements sociaux et de résidences pour les jeunes et les étudiants, la réhabilitation thermique des logements et l'aide aux copropriétaires en difficultés. La révision du Schéma directeur souligne la pertinence des deux grands objectifs inscrits dans le SDRIF de 2008 : construire 60 à 70 000 logements par an, viser une part de 30 % de logement social dans le parc à l'horizon 2030.

Pourtant, la réponse au défi du doublement de la production de logements adaptés aux besoins des ménages ne peut être apportée dans la situation institutionnelle actuelle. La multiplicité des collectivités et acteurs impliqués dans le domaine du logement en Ile-de France, l'intrication des responsabilités, l'éclatement des financements et l'absence de chef de file des politiques de l'habitat, empêchent cohérence et lisibilité de la politique du logement pour les acteurs du secteur comme pour les Franciliens. Au niveau institutionnel, l'Etat et ses agences (ANRU, ANAH, ADEME), la Région, 1 281 communes, 114 EPCI, huit départements, quatre établissements publics fonciers d'État, quatre collectivités délégataires des aides à la pierre (départements de Paris et des Hautsde-Seine et communautés d'agglomération de Cergy-Pontoise et de Melun Val-de-Seine), agissent à des niveaux et selon des règles d'intervention différentes, en sus de l'action des bailleurs sociaux, promoteurs, aménageurs, SEM, EPA, EPL, collecteurs d'Action Logement, etc.

Tout exercice de territorialisation de l'offre de logement demeurera vain s'il ne s'assortit pas d'un resserrement de l'articulation urbanisme/logement et d'un nouveau mode de gouvernance de la politique du logement. Compte tenu de l'ampleur de la crise du logement en Ile-de-France, il est urgent de dépasser certains immobilismes locaux au nom de l'intérêt général. De nombreuses instances demandent la création d'une autorité organisatrice du logement, comme le Conseil d'État, le Conseil économique, social et environnemental, la Fondation Abbé Pierre et le Haut Comité au logement des personnes défavorisées et le comité de suivi de la mise en œuvre du DALO.

Les élus du Conseil régional d'Île-de-France défendent depuis de nombreuses années cette idée, inscrite dans le SDRIF de 2008 et dans les propositions de la commission "Scénarii pour la métropole Paris-Ile-de-France demain" animée par Jean-Paul Planchou. Le Conseil régional mène actuellement une étude préfigurant la création d'une Autorité organisatrice du logement et explore plusieurs scénarios de mise en cohérence des politiques de l'habitat, en concertation avec le CESER, l'État, la Ville de Paris, les départements, Paris Métropole et l'AMIF. Il réunira prochainement les acteurs du monde associatif, les professionnels du secteur, les représentants des syndicats pour mettre en débat les grands enjeux d'une gouvernance renouvelée.

Sans préjuger des résultats de cette concertation, cette autorité aurait vocation à détenir une compétence de programmation, de déclinaison territoriale, de mutualisation des financements et de suivi de la réalisation effective des objectifs en matière de logement. Réunissant la Région, Paris, les départements, les intercommunalités, aux côtés des acteurs de la profession et de l'État, et en lien avec Paris Métropole, elle pourrait fixer un plan régional de l'habitat avec lequel les plans d'habitat et d'urbanisme locaux devraient être compatibles, détenir de puissants moyens financiers au service de la construction de logements, notamment sociaux et de la lutte contre l'habitat insalubre, et exercer un pouvoir coercitif en cas de nonrespect des objectifs globaux. Une politique ambitieuse du logement nécessite un important volet foncier : la Région préconise la fusion des établissements publics fonciers dans un unique Etablissement public foncier d'Ile-de-France d'échelle régionale. Dans un cadre partenarial renouvelé, clair et apaisé, l'État devra recouvrer la pleine mesure de son pouvoir régalien, par le contrôle de légalité des documents d'urbanisme, le constat de carence, la rationalisation de son activité d'aménageur de l'Ilede-France.

Aux côtés de tous les acteurs du logement, nous voulons refonder une politique du logement en Ile-de-France plus lisible, plus juste, plus efficace, dès 2012.



Tout exercice
de territorialisation
de l'offre de logement
demeurera vain
s'il ne s'assortit
pas d'un resserrement
de l'articulation
urbanisme/logement
et d'un nouveau mode
de gouvernance de la
politique du logement



# 12 CLEFS DE LECTURE

# **POUR COMPRENDRE LE GRAND PARIS**

#### BERTRAND LEMOINE

DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'ATELIER INTERNATIONAL DU GRAND PARIS

Le Grand Paris est à la fois une réalité et un projet déjà en marche. C'est une entité urbaine de taille mondiale, dont l'extension s'est faite au 20° siècle autour de Paris et qui rassemble dix millions d'habitants au sein de l'Île-de-France, première région économique d'Europe. C'est aussi un grand chantier, qui fédère des milliers d'initiatives de toutes sortes lancées ou soutenues par les collectivités territoriales et l'État. C'est donc un véritable projet de société.

Raconter le Grand Paris, c'est ainsi raconter des histoires qui s'entremêlent pour tisser un récit commun : celui de la construction d'une métropole durable. Il n'y a donc pas un seul grand projet du Grand Paris, avec un début et une fin, mais plutôt une constellation de plus de 650 projets de développement urbain, petits et grands, qu'il s'agit de faire converger au service d'une vision métropolitaine partagée. Certains sont en gestation depuis longtemps, beaucoup sont en cours de réalisation, d'autres ne verront pas le jour avant une ou deux décennies. Mais 175 kilomètres de nouvelles lignes de métro automatique sont d'ores et déjà programmées, 18 contrats de développement territorial sont en passe d'être signés entre l'État et les collectivités concernées, le schéma directeur Île-de-France 2030 est en cours de finalisation.

La consultation internationale lancée en 2008 auprès de dix équipes pluridisciplinaires d'architectes et d'urbanistes a permis de faire naître une nouvelle conscience du potentiel d'évolution du Grand Paris, à travers tout un ensemble d'idées et de propositions concrètes. Elle a jeté les bases d'une réflexion métropolitaine dont les résultats commencent aujourd'hui à voir le jour. Ce travail créatif sur la métropole se poursuit à travers l'Atelier International du Grand Paris et son Conseil scientifique d'architectes-urbanistes par la production de nouvelles propositions ciblées sur des thèmes transversaux ou sur des territoires à valeur d'exemple.

On peut donc dès à présent donner à comprendre le chantier du Grand Paris de façon claire pour tout un chacun. Ce n'est pas qu'une affaire de spécialistes : il concerne tous les habitants de la métropole. Voici douze clefs de lecture pour mieux partager l'ambition qui anime aujourd'hui les acteurs du Grand Paris.

## 1. Des ceintures vertes préservées :

Le Grand Paris préserve plusieurs ceintures vertes qui renforcent la présence de la nature dans et autour de la métropole.

#### 2. La Seine, bien commun du Grand Paris :

Le Grand Paris s'appuie sur la mise en valeur de la Seine et de ses affluents comme fils conducteurs de la métropole.

#### 3. Une offre de transports publics renforcée :

Le Grand Paris est structuré par le renforcement de son réseau de transports publics et son extension à travers 175 kilomètres de nouvelles lignes de métro automatique.

#### 4. La route et le transport routier repensés :

Les routes et les autoroutes du Grand Paris vont évoluer pour accueillir plus de transports collectifs, même si l'automobile est appelée à rester présente dans des formes renouvelées.

#### 5. Une métropole plus compacte et intense :

L'avenir du Grand Paris passe par son intensification, selon le modèle européen des villes compactes par opposition à l'étalement urbain, pour offrir à tous ses habitants la possibilité d'y habiter dignement.

#### 6. De nouveaux lieux de centralité :

Le Grand Paris de demain s'appuie sur l'excellence et le rayonnement de Paris mais aussi sur de nouveaux lieux de centralité, créés ou renforcés, qui sont autant de pôles d'attractivité métropolitaine.

#### 7. Des quartiers mieux intégrés :

Le Grand Paris ne peut se penser et se faire en laissant de côté les quartiers sensibles, dont il est essentiel qu'ils soient pleinement intégrés à la métropole.

#### 8. De grands projets emblématiques :

De nouvelles grandes réalisations architecturales et urbaines vont renforcer le statut de ville-monde du Grand Paris.

#### 9. Une métropole de la connaissance :

La vocation du Grand Paris à accueillir industries de pointe, laboratoires de recherche publics et privés et enseignement supérieur est affirmée à travers la création ou le renforcement de grands pôles d'excellence sur lesquels s'appuiera son développement économique.

# 10. Une beauté métropolitaine :

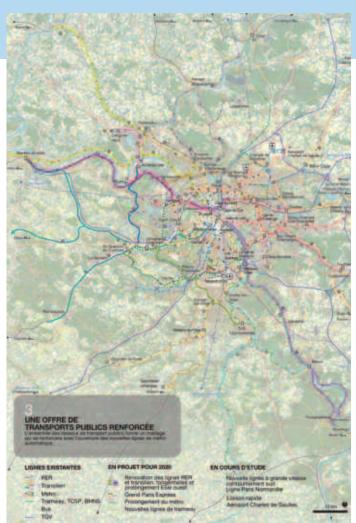
Au-delà de la beauté universellement reconnue de Paris et des paysages de l'Île-de-France, c'est bien l'embellissement de l'ensemble du Grand Paris qui sera recherché.

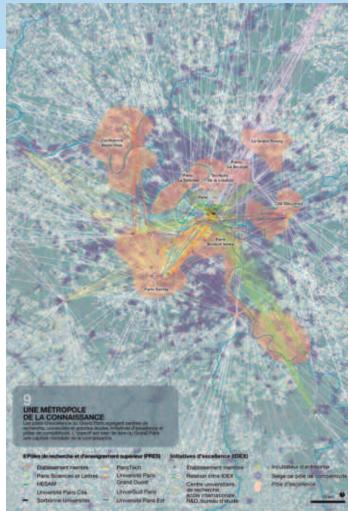
#### 11. Une gouvernance adaptée :

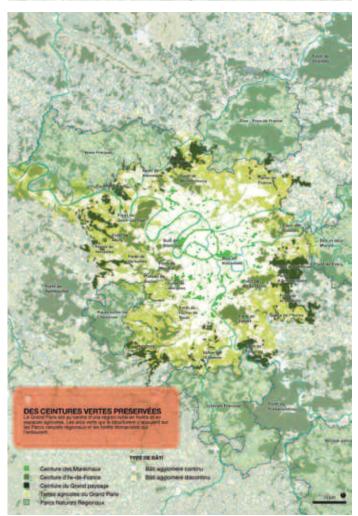
Le développement harmonieux du Grand Paris passe nécessairement par une redéfinition de ses modes de gouvernance, fondés sur une claire distribution des compétences et des champs d'action.

#### 12. Un grand paris durable :

C'est en faisant jouer simultanément les onze clefs explicitées précédemment que le Grand Paris pourra pleinement entrer dans une dynamique de développement durable.









© Atelier International du Grand Paris

# GRAND PARIS VILLE MONDE, VIE DE QUARTIER : VERS UNE NOUVELLE ÉCONOMIE DES TERRITOIRES ?

**Veolia Environnement** a organisé les premiers "Entretiens du Grand Paris", en partenariat avec EDF, l'Université Paris Dauphine et SNI..

Ce colloque, qui s'est tenu le 24 février 2012 au Lycée Louis Le Grand à Paris avait pour thème les synergies entre territoires et développement économique. Il a réuni les représentants des pouvoirs publics et des entreprises autour des questions touchant à la mise en œuvre des nouveaux outils d'aménagement du territoire et l'animation du tissu économique, leurs complémentarités aux échelles locales, métropolitaines et nationales, ainsi que les nouveaux modes de gouvernance qui les accompagnent.

www.villemondeviedequartier.com.



Le 2ème numéro de la revue sur le Grand Paris vient de paraître. Au sommaire de ce numéro vous retrouverez un entretien avec Michel Rocard, un dossier sur Le Grand Paris sur mer, un article sur le territoire durable et un focus sur la ville d'Anvers. Pour consulter la revue, connectez-vous au blog :

www.veolia.fr/actualites/zoom/revue-grand-paris-2.htm

Contact: lionelle.maschino@veolia.com

# EDF LANCE LA 5<sup>§</sup> ÉDITION DU CONCOURS D'ARCHITECTURE BAS CARBONE

Après quatre éditions à succès, EDF renouvelle son Concours d'Architecture Bas Carbone consacré cette année au thème "Habiter la ville durable". En 2012, EDF propose aux architectes, bureaux d'études et maîtres d'ouvrage d'imaginer les logements de demain, répondant à des critères de performance énergétique et environnementale, tout en s'inscrivant dans un espace public partagé et de qualité.

Placer l'habitant au cœur de la réflexion sur la ville et l'architecture durable



# LES SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES SALUENT LES NOUVELLES MESURES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

visant à lutter contre la conduite en état d'hypovigilance, qui permettront d'accroître la sécurité de leurs personnels en intervention.

Le décret comporte en particulier deux mesures demandées de longue date par les sociétés pour protéger leurs personnels en intervention :

- Le renforcement de l'interdiction de circulation sur la bande d'urgence et de franchissement de la bande de rive
- Le renforcement de l'interdiction de circuler sur les voies fermées à la circulation pour cause de chantier

# FONDATRICE DE "IMAGE FACTUELLE & LEADERSHIP DURABLE"

**Laurence Henriot** écrit un livre de management et de communication sur un nouveau levier de performance durable qu'elle a mis au point et recommande.

# INGÉNIEURS ET SCIENTIFIQUES DE FRANCE (IESF) A PUBLIÉ FIN 2011, PLUSIEURS CAHIERS :

- n°5 Quelques propositions pour la ré-industrialisation de la France (octobre 2011)
- n°6 L'innovation au cœur de la ré-industrialisation, Les propositions d'IESF (novembre 2011).

Les cahiers sont accessibles sur le site www.cnisf.org, rubrique Publications IESF, les Cahiers



# MARCHÉ DU LOGEMENT NEUF

**L'indicateur de conjoncture de la FPI** confirme l'évolution défavorable du marché dulogement neuf avec une baisse de 11 % des ventes en 2011, malgré un 4<sup>ème</sup> trimestre 2011 en hausse de 5 % par rapport au dernier trimestre 2010.



# DANS LE CADRE DES ÉTATS GÉNÉRAUX DES TRAVAUX PUBLICS.

un groupe de travail a proposé la création d'un **observatoire national de la qualité de service des réseaux**, qui fournirait un bilan complet de l'état des infrastructures. Des indicateurs de qualité de service ou d'usage des infrastructures existantes seraient mis en place au niveau régional puis consolidés au plan national. Un rapport pourrait être remis chaque année au Ministre de l'écologie et du développement durable, ainsi qu'au Parlement et faire l'objet d'un débat national, voire régional grâce aux CESER.

# 10 IDÉES REÇUES SUR LES HLM ET VOUS, OÙ EN ÊTES-VOUS ?

Les clichés ont la vie dure ! Un guide recense dix idées reçues plus ou moins largement répandues sur le logement social et les organismes Hlm.

À l'heure où la question du logement préoccupe particulièrement les Français, l'Union sociale pour l'habitat a décidé d'établir, en réponse à chacune de ces idées reçues, un état des lieux factuel, études et chiffres à l'appui. Le but n'est pas ici d'être exhaustif mais d'aller à l'essentiel pour permettre à chacun de se forger une idée la plus exacte possible de l'habitat social en France, de sa place, de son avenir, de sa modernité, de son ancrage dans nos valeurs républicaines. Pour animer le débat citoyen. Et pour qu'il ait lieu sur des bases saines et objectives.

Pour le consulter :

http://www.union-habitat.org/Web/Ushgp.nsf

# DOSSIER INSTRUMENTS DU GRAND PARIS



# LE NOUVEAU RÉSEAU DE TRANSPORT

# **LE GRAND PARIS EST UN INVESTISSEMENT D'AVENIR!**

# ANDRÉ SANTINI

PRÉSIDENT DU CONSEIL DE SURVEILLANCE, SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS DÉPUTÉ DES HAUTS-DE-SEINE, MAIRE D'ISSY-LES-MOLINEAUX



Lancé par l'État en 2007, le Grand Paris est un projet qui vise à l'aménagement global de toute la métropole francilienne. Logements pour tous, développement économique, social, urbain et environnemental, infrastructures culturelles et sportives, qualité architecturale et développement durable... Les perspectives sont multiples. 70 000 logements devraient être construits chaque année et ce sont entre 800 000 et un million d'emplois supplémentaires qui seront générés.

Au centre de ce projet, la Société du Grand Paris (SGP) a pour mission de réaliser, d'ici à 2025, le nouveau métro automatique du Grand Paris et ses gares. Le Grand Paris Express sera composé de trois lignes réalisées par la Société du Grand Paris dites rouge, la rocade autour de Paris qui remonte à Roissy, bleue, le prolongement de la ligne 14 au nord et au sud, et verte, la liaison entre Orly et Nanterre qui dessert le plateau de Saclay et Versailles. Une 4º ligne dite orange sera mise en œuvre par le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) à l'est proche de Paris avec une participation substantielle de la SGP. Au total, le Grand Paris Express ce sont 200 km de lignes nouvelles, dont 166 km sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, 72 gares dont 57 réalisées par la SGP. Le Stif, autorité organisatrice, est chargé de construire 36 km de lignes et 15 gares. Le montant d'investissement s'élève à 20,5 milliards d'euros, financé par des recettes fiscales dédiées, déjà votées par le Parlement, une dotation en capital de l'État de 4 Md€ à compter de 2014 et le recours à l'emprunt à partir de 2016.

Conçu pour améliorer la vie quotidienne des Franciliens, pour accroitre le potentiel économique de la région

Capitale et pour désenclaver des territoires aujourd'hui mal desservis, le futur métro bénéficie aujourd'hui d'une grande force : l'unanimité de tous les acteurs. Audelà des chiffres que représentent les investissements, les gares du Grand Paris seront autant d'emprises urbaines nouvelles à valoriser qu'il s'agisse d'urbanisme, d'implantations commerciales, de créations immobilières ou de réalisations culturelles, sportives, artistiques et de services. Avec ses gares, fort d'un tracé exceptionnel, le Grand Paris Express favorisera les mobilités des habitants d'Ile-de-France et de tous ses visiteurs.

Porteur d'une stratégie de développement durable et global de la région Capitale, le Grand Paris c'est l'assurance d'une vie quotidienne plus facile au plan des relations domicile-travail et avec la création de nouvelles centralités. Le Grand Paris, c'est aussi une ville-monde, une métropole connectée, attractive et efficace qui aura un impact considérable sur l'activité francilienne, principal moteur de la croissance de notre pays. Le Grand Paris, c'est par conséquent une vision à l'image de notre République, un projet de cohésion et de solidarité pour toute notre communauté nationale.

Le Grand Paris Express ce sont 200 km de lignes nouvelles, dont 166 km sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, 72 gares dont 57 réalisées par la SGP



Une stratégie de développement durable et global pour la Région Capital

# EXIGENCE ET CONCERTATION

# **POUR FAIRE AVANCER LE GRAND PARIS EXPRESS**

#### **ÉTIENNE GUYOT**

PRÉSIDENT DU DIRECTOIRE, SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

# Exigence et concertation pour faire avancer le Grand Paris Express

En 2012, la Société du Grand Paris entre en phase "terrain". Cela signifie que nos travaux commencent à s'ancrer dans les territoires. Ainsi, après la mise en œuvre de nombreuses études, 1 200 forages vont être réalisés à compter de mars 2012 sur tout le faisceau du tracé du futur métro afin de permettre à nos techniciens de connaitre précisément la nature des sols qui seront traversés. Dès l'été, la Société du Grand Paris va également engager la procédure d'enquête publique sur le tronçon le plus avancé de la ligne rouge qui relie Pont de Sèvres à Noisy-Champs-sur-Marne. Les enquêtes concernant les 5 autres tronçons restants seront lancées entre décembre 2012 et avril 2013.

Chargée de la réalisation du Grand Paris Express, le futur métro du Grand Paris, la SGP met en œuvre chaque phase du projet avec le souci de respecter un calendrier contraint par l'objectif des premières mises en service en 2018.

Pour tenir le rythme, nous entretenons avec André Santini qui préside le conseil de surveillance, et avec nos équipes, un lien étroit de partenariat avec tous les acteurs concernés par le Grand Paris.

Ainsi, pour s'assurer de la meilleure efficacité lors des phases opérationnelles des travaux, la Société du Grand Paris entretient des relations nourries de concertation et d'échange avec les élus locaux concernés et leurs services, avec l'État, la région, les départements. En outre, et c'est un point majeur, nous souhaitons que l'esprit de l'accord du 26 janvier, qui a rendu possible la convergence au niveau institutionnel et politique, préside à la concrétisation de chaque phase du projet.

C'est pourquoi concernant les tracés et l'implantation des gares du Grand Paris Express, la Société du Grand Paris étudie différents scénarios et les soumet ensuite lors des comités de pilotage ("copil") qu'elle organise. Nous souhaitons ainsi avoir une vision la plus complète possible.

C'est dans cet objectif, qu'à nos côtés, les représentants des communes concernées président les débats des 49 'copils' aujourd'hui actifs. Ils réunissent les maires et les services municipaux, les présidents de communautés d'agglomération, les conseils généraux, le Stif et les services de l'État. Nous y abordons collégialement les meilleures solutions techniques, urbaines et environnementales tout en restant vigilants sur la maîtrise des coûts, des délais et des risques. C'est un dispositif de concertation de grande ampleur puisque chaque "copil"est préparé par 3 à 5 réunions en comité

technique. Ainsi près de 500 réunions ont déjà été organisées depuis un an, permettant au projet de prendre forme avec la participation de tous.

Pour avancer vite et bien, nous travaillons avec professionnalisme et exigence avec le Syndicat des transports d'Ile-de-France, l'autorité organisatrice en Ile-de-France, avec les opérateurs historiques de transports (RATP, SNCF, RFF) ainsi qu'avec Aéroport de Paris, les chambres consulaires, les établissements publics d'aménagement et l'Atelier international du Grand Paris

Jour après jour, les collaborateurs de la Société du Grand Paris s'investissent pleinement dans leurs missions. Nous agissons pour améliorer la vie quotidienne des millions de Franciliens d'aujourd'hui et de demain, pour assurer le développement économique des territoires et le désenclavement de ceux qui sont le plus isolés. Notre pays a besoin de bénéficier d'une région Capitale attractive, performante au plan économique et harmonieuse en termes de qualité de vie.



1 200 forages vont être réalisés à compter de mars 2012 sur tout le faisceau du tracé du futur métro

Faire face aux défis du XXIº siècle et garder son rang dans le monde





# **DES GARES**

# **AU SERVICE DES VOYAGEURS** ET DE LA VILLE

# ENTRETIEN AVEC VALÉRIE VERNET

ARCHITECTE, RESPONSABLE DE L'UNITÉ GARES DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS



Les débats publics autour du projet ont montré que les attentes des populations et des collectivités sont très fortes pour les gares. Un an après ces débats, où en êtes-vous dans votre travail de conception des futures gares du réseau?

Près d'un an après le débat public, l'ambition pour les gares n'a pas faiblie et celle-ci est partagée par l'ensemble des acteurs : voyageurs qui devront y trouver fonctionnalité, rapidité, efficacité, sécurité et confort sur l'ensemble du nouveau réseau, autorités de l'État, maires et élus pour lesquels la gare sera emblématique des territoires, architectes qui concevront les bâtiments, opérateurs de transports qui assureront la continuité et l'interconnexion des lignes de transports. L'ambition étant posée et partagée, il s'agit maintenant de relever le défi. En effet, comment réaliser 57 gares dans des contextes urbains aussi variés, en un temps aussi court ? Pour répondre à cet enjeu, la Société du Grand Paris a enclenché un ensemble d'études, avec des objectifs de définition simultanée et cohérente de l'ensemble des gares. Tous ces travaux font appel à des compétences variées : ingénierie, urbanisme, architecture, design, programmation, etc.

Quelles seront les principales caractéristiques de ces futures gares ? C'est quoi pour vous la gare de métro de

Tout d'abord, il faut être prudent et ne jamais perdre de vu que la gare est un dispositif spatial qui relie des trains aux espaces publics de la ville. Si les gares du Grand Paris portent une grande ambition, l'objectif essentiel de la conception des gares est d'assurer l'évi-

dence et la rapidité des parcours dans des conditions irréprochables de sécurité et d'accessibilité. Ensuite, il ne faut pas oublier que près d'une quarantaine de gares du réseau du Grand Paris offriront dès leur ouverture des correspondances efficaces avec les réseaux métro, RER et transilien et les autres modes de déplacement. La qualité des gares du Grand Paris dépendra donc étroitement de leur capacité à être un lieu connecté. Pour obtenir les meilleures connexions, il faut toujours s'imaginer le voyageur tout au long de son parcours, en simplifiant et facilitant celui-ci. Mais une gare c'est aujourd'hui aussi plus que cela! La gare n'est pas seulement une infrastructure de transport efficace et connectée, c'est un équipement public qui devra être ouvert sur l'espace public, animé d'espaces de services diversifiés, une gare créatrice de valeur qui accompagne et soutien l'attractivité et le développement des

#### Pour concrétiser ces objectifs, quelle est votre méthode de travail?

Aujourd'hui il s'agit de construire un référentiel de conception partagé et le rendre applicable à l'ensemble des gares. Ce travail s'appuie sur différentes études techniques réalisées par des experts spécialisés dans leurs domaines qu'il s'agit de coordonner. Cette réflexion transversale s'alimente des études engagées sur l'ensemble des futurs sites des gares sur les territoires.

Nous avons par exemple engagé consultation de conseil en architecture et en design. Cette consultation visera à sélectionner un architecte, accompagné d'une équipe pluridisciplinaire, composée de designers, d'ingé-

Objectif essentiel la conception des gares. Nanterre © SGP

> Ouvrir les gares sur l'espace public, Roissy T3 © SGP







Massy-Palaiseau

nieurs, de sociologues, en mesure de définir les archétypes d'une nouvelle génération de gares de métro. Ce conseil en architecture et en design sera garant de la qualité architecturale, de l'identité et de la cohérence de l'ensemble des gares du réseau de transport public du Grand Paris. Ainsi, l'équipe retenue devra inventer une image propre aux gares, elle devra nous aider à inscrire le métro du Grand Paris dans le patrimoine francilien. Cette démarche permettra de diversifier et adapter la conception de chaque gare.

Par ailleurs, nous venons de lancer une consultation pour définir les contours de la future offre de services dans les gares. Cette mission doit permettre à la Société du Grand Paris d'intégrer les attentes pour diversifier les usages dans les gares de demain ....



Ardoines © SGP

# **URBANISATION SOUTERRAINE**

# **MONIQUE LABBÉ**

PRÉSIDENTE DU COMITÉ ESPACE SOUTERRAIN DE L'AFTES

Créer la ville de demain passe par une valorisation forte de l'Espace Souterrain, ce volume situé sous nos pieds et si peu ou mal utilisé. Aujourd'hui, à Paris, on y trouve surtout des réseaux divers non accessibles au public et des infrastructures de transport. Pour que les gares et les stations actuelles ou futures soient de véritables espaces de communication, d'échanges et de vie, comme on en rêve notamment dans les projets du Grand Paris, faut-il encore que la règlementation s'adapte à ces nouvelles perspectives! En effet, l'article CO40 du règlement de sécurité des Établissements Recevant du Public (ERP) stipule:

"sauf dispositions particulières prévues dans la suite du présent règlement, l'établissement ne doit comprendre qu'un seul niveau de soussol accessible au public et son point le plus bas doit être au plus à 6 mètres au-dessous du niveau moyen des seuils extérieurs".

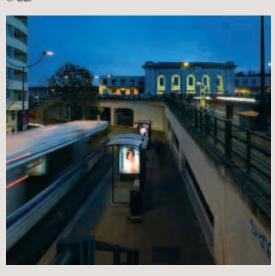
Cette règle de "l'enfouissement maximal" entrave considérablement l'émergence de propositions d'aménagement et empêche une vision globale de l'espace souterrain comme possible espace urbain. Elle impacte aussi la pertinence des modèles de développement économique autour des lieux d'échanges.

Mais pourtant, les gares et les stations de métro sont implantées à des profondeurs bien supérieures, 30 m pour la ligne E du RER à Paris et autant pour les futures gares du Grand Paris ! Une réglementation spécifique aux gares existe (ERP type GA, arrêté du 24 décembre 2007) mais elle ne couvre que les activités des hommes liées à la fonction transport. Ainsi, elle n'autorise que des surfaces unitaires réduites de moins de 100 m²; ne s'implantent dans les "espaces de flux" que des petits commerces directement liés au voyage : billetterie, presse, snack, etc. On est loin d'un espace urbain diversifié!

Il faut certes que tout bâtiment recevant du public soit d'une accessibilité et d'une sécurité irréprochables. Les spécificités des aménagements en souterrain sont bien réelles mais peuvent être prises en compte et traitées par les savoirs actuels. Il faut donc imaginer tous ensemble, en particulier avec les services de secours, les solutions pour vaincre les obstacles. Une véritable ambition pour les espaces et lieux d'échanges en souterrain est à ce prix!

L'AFTES et la COFHUAT s'efforcent de proposer des solutions.

Versailles © SGP



# **DES QUARTIERS DURABLES**

# **AUTOUR DES NOUVELLES GARES**

#### **OLIVIER HALPERN**

DIRECTEUR DES RELATIONS PUBLIQUES, DALKIA

# LIONELLE MASCHINO

DIRECTEUR MISSION MÉTROPOLE DU GRAND PARIS, VEOLIA ENVIRONNEMENT



Réseau de chaleur

Faire du projet

un des premiers

aménagements

durables

**Grand Paris** 

Le Grand Paris avance à grands pas et sa dynamique générale entraîne progressivement l'ensemble des forces politiques, sociales et économiques de son territoire. Issu d'une réflexion sur la mobilité complétée par des objectifs d'intégration sociale dans les territoires, il devient ce qui est sans précédent dans notre histoire un projet englobant une réflexion sur l'avenir du territoire. Mais l'ampleur des investissements à engager selon l'ensemble des acteurs même si cela va se faire progressivement amène à réfléchir sur la durabilité des aménagements ainsi effectués et le retour pour les citoyens de la charge ainsi créée.

Autrement dit, il apparaît de plus en plus que l'aménagement du Grand Paris doit être durable et cette constatation oriente progressivement les travaux des participants au projet.

Des trois composantes du développement durable, c'est la composante sociale, qui reste d'ailleurs à compléter, qui est déjà largement abordée au travers de la mixité des habitats auxquels s'ajoute la réflexion sur la mixité de l'emploi et sur la mise à disposition des services éducatifs et culturels.

Au plan économique, la réflexion sur les clusters bat son plein ; le succès de ces clusters dépendra largement là encore de la mise en place des services collectifs et marchands à l'usage des nouvelles entreprises comme des salariés. S'y ajoute une réflexion nécessaire sur la constitution d'un système de base de données potentialisant l'évolution par tous des initiatives de chacun.

Mais c'est dans le domaine de la troisième composante, la composante environnementale que doit s'amplifier la réflexion sur le développement durable et les nouvelles gares doivent être l'occasion de développer les méthodes adéquates.

Trames verte et bleue.

Seine à Suresnes



# Ces méthodes devront au moins traiter de trois types de problèmes :

Le développement autour des gares impose de tenir à la disposition des acteurs de la construction des terrains propres à l'emploi ; à cet égard, certains sites conservent de leur passé industriel quelques traces qui doivent être réglées de façon concertée et centralisée pour diminuer les coûts éventuels de dépollution et ne pas en retarder les chantiers. Sans prévoir de résoudre préalablement le problème, il importe de prévoir les méthodes permettant de purger les sites au fur et à mesure ainsi que le devenir des déchets.

Le second axe de réflexion est celui des trames vertes et bleues autour des gares : les territoires de la première couronne sont généralement sous équipés en infrastructures de gestion des eaux, qui en assurent une valorisation urbaine. On peut se souvenir par exemple qu'autrefois la centralité des palais de Versailles, des Tuileries ou du Luxembourg s'agrémentait de bassins, de cascades ou de fontaines. De même il faudra constituer autour des gares un territoire disposant de réservoirs de surface propices à l'agrément général et au rafraîchissement utile à une urbanisation concentrée, favorables également à la biodiversité comme à la géothermie, et dans ce schéma général implanter des réservoirs disséminés évitant les ruissellements néfastes.

3. Le troisième sujet concerne le carbone et sa gestion à travers les nouvelles centralités que sont les gares. En faire des foyers de développement impose de prévoir la maîtrise du carbone dans les zones créées et pourquoi même ne pas étudier un aménagement à énergie positive.

Les réseaux de chaleur basse température centrées sur les gares devraient permettre le plus large recours aux énergies renouvelables. L'étude de l'implantation de cogénération apporterait des solutions au moins partielles au problème de déséquilibre entre l'offre et la demande d'électricité en région parisienne.

Enfin un système de dialogue entre les acteurs consommateurs d'énergie conçu dès l'origine devrait permettre d'intégrer en constituant un smart grid ces pointes de consom-mation si coûteuses en carbone.

Il ne s'agit là que de quelques pistes qu'il faudra intégrer dans une réflexion générale. Veolia Environnement souhaite, dans le cadre de ses compétences acquises au service des grandes métropoles mondiales s'impliquer dans cette analyse et contribuer à faire du projet Grand Paris un des premiers aménagements durables.

# LES CONTRATS DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

# LES CONTRATS DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, NOUVEL OUTIL DE CONSTRUCTION DU GRAND PARIS

#### JEAN-CLAUDE RUYSSCHAERT

DIRECTEUR RÉGIONAL, DIRECTION RÉGIONALE ET INTERDÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT D'ÎLE-DE-FRANCE, DRIEA

La loi relative au Grand Paris, expression du projet de développement de la métropole francilienne autour d'un réseau de transport public de voyageurs, crée un nouvel outil d'aménagement : les contrats de développement territorial. Articulés autour du réseau de transport et de ses gares, ces contrats ont vocation à traduire et accompagner sur les territoires le développement qu'il induit. Ils sont ainsi la traduction, localement, des objectifs de mise en œuvre du projet Grand Paris, "en matière d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements, de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique sportif et culturel, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages et des ressources naturelles".

L'objectif est de permettre, par la voie des CDT, une mise en œuvre globale et rapide du projet Grand Paris. La dynamique créée sur le territoire par l'arrivée du projet de transport doit être portée par un projet de territoire, spécifique et co-élaboré avec les collectivités locales, centré sur la mise en synergie des acteurs économiques qui contribuent à l'identité des territoires. La mise en œuvre d'un réseau de transport mieux maillé et plus étendu, porteur d'une forte efficacité économique (et d'une très grande amélioration de la qualité de vie des Franciliens !), recèle néanmoins le risque d'accentuer des phénomènes d'étalement urbain. Les CDT sont prévus pour accompagner l'arrivée de l'offre de transport et constituer un outil concerté de maîtrise de l'urbanisation, en construisant "la ville sur la ville" et contribuant ainsi au respect des équilibres régionaux en matière d'aménagement.

Il est apparu nécessaire à cet égard d'apporter un outil d'aménagement global, permettant de transcender l'organisation sectorielle des politiques publiques et d'assurer la mise en cohérence autour de ce projet de territoire. Cette entrée de l'aménagement "par le projet" permet de coordonner les différentes actions, de les articuler dans le temps et l'espace, favorisant ainsi une réalisation plus rapide.

Chaque CDT devra préciser, en un document unique, défini (et réalisé) conjointement entre l'État et les communes et leurs groupements, les actions ou opérations d'aménagement et les projets d'infrastructures répondant à ces objectifs, et présenter les conditions de leur financement.

Les CDT sont un accélérateur de procédures, de mise en synergie, de mobilisation, de réflexion et d'action. Lors de leur co-élaboration entre l'État et les collectivités



Emplois à l'ouest, logements à l'est

locales, les CDT peuvent identifier des actions ou des opérations qui peuvent valoir déclaration de projets. Cette qualification entraîne un exercice de mise en compatibilité conjointe des documents d'urbanisme existants. Ceci présente l'intérêt, notamment, de pouvoir grouper les enquêtes publiques, avec au final un raccourcissement des délais appréciable. On a dit que les CDT, nouvel outil d'aménagement, nouvelle façon de faire de l'urbanisme, constituaient une étape de l'évolution de la planification vers un urbanisme dit "de projet", au sens où le projet devient moteur de l'évolution du territoire.

Outil original, à caractère quasi expérimental (en tous cas adapté à son objet), le CDT est un ainsi objet hybride, document de planification comme de programmation, de nature à la fois stratégique et opérationnelle, articulant différentes échelles de territoire, et trans-politiques publiques. A l'image de chacun des territoires qu'il accompagne, il n'est pas univoque. Il a vocation à s'adapter aux configurations géographiques, aux compétences locales, aux intercommunalités existantes, à unir des problématique à géométrie et périmètres variables.

Il faudra trouver le bon équilibre entre le caractère stratégique du contrat (une vision pour le territoire et des objectifs partagés entre l'État et les communes) et son caractère opérationnel (un calendrier réaliste des projets, des maîtres d'ouvrage et des financeurs identifiés). La dynamique créée à cette occasion sur les territoires favorise l'émergence d'un projet collectif, sur des espaces institutionnels nouveaux. Le caractère collaboratif du projet permet aussi le développement de visions

supra communales.

Les CDT sont prévus pour accompagner l'arrivée de l'offre de transport et constituer un outil concerté de maîtrise de l'urbanisation, en construisant "la ville sur la ville" et contribuant ainsi au respect des équilibres régionaux en matière d'aménagement

Un des enjeux majeurs de l'élaboration des CDT réside, à cet égard, dans la contribution que chaque contrat apportera à l'objectif de construction de 70 000 logements par an, autre élément fort de la loi Grand Paris. Comment en effet parvenir à l'équilibre territorial si le déficit en logement accentue les disparités sociales et éloigne toujours plus le domicile du lieu de travail ? Pour résorber le déséquilibre entre l'offre et la demande, il faut construire davantage. L'objectif fixé, 70 000 logements par an sur le périmètre régional, correspond au double du rythme actuel. C'est possible en remobilisant l'offre foncière et en mettant chacun des acteurs de la filière en position de faire mieux.

# Les principes de production de logements reposent sur les concepts suivants :

- la densification,
- la lutte contre l'étalement urbain,
- la protection des espaces agricoles et naturels,
- la valorisation des transports en commun et la réduction de l'utilisation des véhicules routiers (réduction des gaz à effet de serre (GES))

Conformément à la loi, le préfet de Région a procédé à la répartition de l'objectif régional de 70 000 logements sur des territoires plus restreints (appelés bassins) : c'est la Territorialisation des Objectifs Logements. Il s'agit de répartir l'effort tout en respectant le principe de subsidiarité. La répartition est faite sur des périmètres suffisamment larges pour permettre ensuite la négociation locale, en fonction de la connaissance fine des territoires.

Le cadrage territorial établi vise à une répartition équitable de l'effort de production au regard du potentiel de réceptivité des territoires et des évolutions fortes induites par la mise en œuvre du projet Grand Paris en matière de transport en commun et de géographie de l'emploi.

#### La méthode de répartition se décline en 3 niveaux :

- 35 000 afin de maintenir la population en place (il s'agit d'un élément de calcul qui prend en compte le renouvellement du parc, le desserrement familial et la vacance structurelle. C'est un chiffre moyen, qui n'a donc pas de signification sur des territoires restreints (d'où l'affichage par bassins).
- 25 000 pour accueillir de nouvelles populations dans les territoires les plus adaptés.
- 10 000 pour "l'effet Grand Paris" (répondre à l'ambition de développement économique liée au projet Grand Paris).

Les 25 000 et les 10 000 logements sont répartis en fonction des capacités physiques de réceptivité des territoires. Sont pris en compte à la fois :

#### • des facteurs d'attractivité :

- Niveau de desserte en TC
- Potentiel foncier
- Territoires prioritaires de l'Etat (OIN, TIRN)
- Attractivité économique

#### • et des facteurs limitants :

- Contraintes d'urbanisme (zones inondables, sites SEVESO, PEB...)
- Morphologie territoriale : agglomération centrale, autres agglomérations, espace rural

La desserte prise en compte pour le calcul des 25 000 est la desserte actuelle (hors réseau Grand Paris Express).

Les 10 000 logements ("supplémentaires" par rapport aux 60 000 du projet de SDRIF de 2008) sont répartis sur les territoires sous influence du projet urbain et social qu'est le Grand Paris : territoires en Contrat de Développement Territorial, territoires à proximité des gares du réseau Grand Paris Express, globalement les territoires impactés par le projet.

Bien que la répartition soit définie tous les 3 ans, cela ne préfigure pas d'évolution de ces objectifs car la méthode a été construite sur des hypothèses de moyen/long terme (horizon 2025/2030), notamment en terme de desserte avec le réseau du Grand Paris Express. Les chiffres communiqués sont amenés à rester sensiblement les mêmes pour les périodes triennales à venir.

## Les cadrages définis induisent la répartition suivante de l'objectif :

- 6 % sur Paris
- 46 % en petite couronne (92, 93 et 94)
- 48 % en grande couronne (77, 78, 91 et 95)

Cela traduit l'ambition de densification des tissus dont la desserte en transport en commun va encore être améliorée dans le cadre du Grand Paris.

Selon les périmètres actuels envisagés pour les SDT et CDT, presque 50 % de la production de logements devrait être concentrée dans ces zones spécifiques de projet.

Pour chaque CDT un diagnostic logement doit être établi (article 21), puis un objectif de construction nouvelle doit être affiché. Lors du CRH du 16 juin 2011, le préfet de Région avait donné des objectifs sur les CDT. Ce sont les objectifs par bassin qui font foi, mais les objectifs indicatifs donnés sur les CDT sont cohérents avec les objectifs imposés par bassin car l'objectif du CDT correspond à la part de l'objectif du bassin (ou des bassins) que l'Etat estime devoir être porté par le territoire en CDT.

Si sur les 70 000 logements aucun cadrage en matière de logement social n'a été imposé, le préfet de Région a tout de même évoqué lors du CRH du 16 juin 2011 que la part de 30 % de logements sociaux sur les 70 000 devait être considérée comme une cible à atteindre avec comme objectif de rééquilibrer la répartition de logements sociaux au niveau régional.

Les CDT doivent de ce fait préciser le pourcentage de logements sociaux à réaliser parmi les logements à construire sur le territoire de CDT (article 21).

# LES CONTRATS DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

# PRÉSENTATION JURIDIQUE DU CDT

# **RENAUD GOURVES**

AVOCAT AU BARREAU DE PARIS

Après le protocole d'accord en janvier 2011 qui a vu l'État et la région Ile de France s'accorder partiellement sur le renforcement du réseau de transport existant et après l'adoption du tracé du "super métro" publiée le 26 août 2011, la Loi sur le Grand Paris (LGP) du 3 juin 2010 <sup>1</sup> est entrée dans sa deuxième phase, la plus importante.

C'est en effet et avant tout un texte majeur d'aménagement de dimension nationale qui vise la création de pas moins de 70000 logements par an, soit, sur la durée de ce type de projet, sans doute plus d'un million de personnes qu'il s'agira de loger. Mais la France étant devenue un pays décentralisé, le volontarisme étatique ne pouvait faire abstraction de la multiplicité des acteurs qui font le "sel" des opérations d'aménagement, en particulier en Ile de France qui voit se côtoyer une région, 8 départements, 1281 communes et plusieurs dizaines d'Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI).

# Le partage du droit de préemption dans les Zones d'aménagement différé (ZAD)

L'ambition légitime du décisionnaire public fut toujours de ne pas priver la collectivité des fruits d'une valorisation qu'elle avait financée. Ainsi l'équipe de Paul Delouvrier fit-elle instituer, par une loi du 26 juillet 1962, les Zones d'Aménagement Différé (ZAD) qui permettaient à l'Etat de se réserver le droit de préemption au détriment des communes. L'innovation du Grand Paris consiste à lier le CDT et la création des ZAD avec avis favorable de la commune en lui conférant un droit de préemption sur l'ensemble du territoire défini. Le droit de préemption est donc partagé puisqu'il est également ouvert à l'Etat ou à la Société du Grand Paris. On peut néanmoins noter que les durées du CDT et de la ZAD respectivement de 15 et 6 ans ne sont pas identiques même si la seconde est renouvelable.

Mais d'aucuns souligneront la forte incitation qui pèse sur les communes pour signer le CDT car son absence leur fait courir le risque de voir la Société du Grand Paris conduire des opérations d'aménagement sur leur territoire dans un rayon de 400 mètres "autour des gares" <sup>2</sup>. Certes, la Loi prévoit que la SGP doit recueillir l'avis préalable des communes et des établissements publics mais elle ne précise pas si cet avis doit être conforme ou non.

Un CDT ne se limitera pas aux communes qui accueilleront une nouvelle gare : il s'étendra sur des territoires bien plus vastes. 9 territoires de projets ou "clusters" ont ainsi été définis en 2010 par la mission du Grand Paris <sup>3</sup>. Le CDT est donc d'essence intercommunale <sup>4</sup>, portant sur un territoire "d'un seul tenant et sans enclave" et s'annonce comme un document d'urbanisme particulièrement ambitieux.

# Le contenu du CDT en fait-il un document trop ambitieux ?

Le CDT précise le nombre de logements sur la zone et en particulier le pourcentage de logements sociaux, il dresse la liste des ZAD et la liste des bénéficiaires des droits de préemption dans ces ZAD, il présente un calendrier prévisionnel des opérations d'aménagement et va même jusqu'à fixer les conditions générales de financement, le bilan prévisionnel des opérations d'aménagement avec dépenses d'acquisition et dépenses de travaux. Il détermine notamment les financements des biens publics propres aux opérations dus par les aménageurs et constructeurs.

Le CDT ne déroge pas à la tendance qui voit le droit de l'urbanisme s'imprégner du droit de l'environnement enclenché par la Charte du même nom qui rend le principe de précaution invocable en la matière <sup>5</sup> et achevé par la Loi "Grenelle II" <sup>6</sup> : le CDT doit ainsi veiller notamment au respect des objectifs de lutte contre l'étalement urbain et doit intégrer tous les schémas directeurs en matière de développement durable, d'où un ensemble pour le moins complexe à manipuler.

Ce cahier des charges conduit à s'interroger sur la viabilité des engagements souscrits, notamment au plan financier et en cas de délégation, si l'aménageur délégué ne participe pas *ab initio* à la négociation du contrat en principe réservée aux communes et EPCI d'une part et au Préfet de région d'autre part.

Le CDT doit veiller notamment au respect des objectifs de lutte contre l'étalement urbain et intégrer tous les schémas directeurs en matière de développement durable

Projet-bb-ZAC-Seguin Rives-de-Seine





Saint-Denis Stade de France

> Même question à propos du contrat d'aménagement dont la Loi prévoit la signature facultative a posteriori par les collectivités signataires du CDT avec une "personne morale de droit public ou privé". Le contenu de ce contrat d'aménagement portera "à la fois sur la conception du projet d'aménagement global, l'élaboration d'une proposition de révision ou de modification du document d'urbanisme et la maîtrise d'ouvrage des travaux d'équipement concourant à la réalisation du projet d'aménagement". Cette maîtrise d'ouvrage d'équipement diffère à notre sens du régime des participations des aménageurs et constructeurs tant par son contenu "abrégé" que par son territoire plus étendu que celui d'une ZAC.

> Ce contrat fait songer à un découpage de la notion d'opération d'aménagement non sans incidence juridique 7. Il reste que ce concepteur et maître d'ouvrage d'équipement doit en principe intervenir après l'élaboration du contenu du CDT. Or comme la Loi instaure un partage à parité de "l'excédent" entre l'aménageur d'une part et la Société du Grand Paris et le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) d'autre part, l'aménageur délégué pourrait être réticent à évoluer dans un cadre strict et déterminé même si ce partage se justifie par la valorisation foncière que la dépense publique produira. Le contenu du CDT sera-t-il donc trop complet pour en assurer son succès ? Sans doute conscient de cette difficulté, le décret d'application permet au CDT de se contenter de définir des périmètres pré-opérationnels assortis d'objectifs d'aménagement. La question reste donc de savoir à quel niveau de précision l'on doit s'attendre étant donné l'incidence urbanistique de ce document.

# Une mise en compatibilité "traversante" de tous les document d'urbanisme locaux avec le CDT sur la zone concernée

Un CDT "peut valoir déclaration de projet" 8 ce qui signifie qu'il s'imposera à tous les documents d'urbanisme locaux (schéma directeur d'Ile de France compris) sauf incompatibilité manifeste portant atteinte à leur économie générale. La qualification de déclaration de projet correspond au demeurant à l'article 1 de la Loi qui qualifie le Grand Paris de "projet urbain, social et économique d'intérêt national".

Valant déclaration de projet, l'autorisation de l'organe délibérant pour la signature du CDT entrainera une procédure de mise en compatibilité des documents locaux. La Loi sur le Grand Paris s'inscrit ainsi dans le mouvement initié dans les années 90 de mise en cohérence des territoires, accéléré récemment par la Loi dite "Grenelle II" qui renforce l'importance du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) et le contrôle a posteriori de l'État sur l'urbanisme local ou encore par la Loi de réforme des collectivités territoriales qui tend notamment à restructurer les périmètres des EPCI.

L'effet de "mise en compatibilité traversante" du CDT influe bien entendu sur son contenu: plus celui-ci sera précis, plus la compatibilité sera délicate et suscitera, à n'en pas douter, d'âpres négociations entre les édiles concernés et le Préfet de région.

Sur les 18 projets de CDT initiés à ce jour, 5 d'entre eux donnent déjà lieu à la signature d'un accord cadre en ce début d'année 2012 °. Car, illustrant le caractère volontariste de la loi, les délais de signature de ces CDT sont courts : celui prévu pour le plateau de Saclay est déjà expiré depuis décembre dernier ; celui prévu pour les autres territoires expirera le 25 février 2013. Ce délai ne sera sans doute pas respecté si l'on se réfère au premier accord cadre signé par Plaine commune et Saint Ouen qui envisage une signature à la fin 2013. Le calendrier reste néanmoins ambitieux étant donné la matière. Au demeurant, l'esprit de la Loi, comme son architecture, tendent à faire du transport, l'aiguillon de l'aménagement en se servant par exemple du succès de la consultation publique organisée pour l'adoption du tracé du nouveau métro dont la Société du Grand Paris vient de lancer les premières études.

- 1 Complétée par le Décret n° 2011-724 du 24 juin 2011 spécifique au contrat de développement territorial
- 2 Calculée à partir du périmètre correspondant à l'emprise des espaces publics de la gare telle qu'elle figure soitdans le dossier annexé à la DUP concernant cette gare, soit dans l'enquête parcellaire du Décret n° 2012-1133 (article 8-3°)
- 3 Voir le site du Ministère de la Ville http://www.mon-grandparis.fr/les-territoires-du-projet
- 4 "Au moins deux communes" dit le Décret d'application
- 5 Si le principe d'indépendance des législations fut abandonné par le Conseil d'Etat dans son arrêt Association Ouartier les Hauts de Choiseul, il faut noter l'effort de la Haute Assemblée pour limiter la possibilité d'invoquer le principe de précaution dans un arrêt récent du 31 janvier 2012 Société Orange France
- 6 Loi ENE 2010-788 du 12 juillet 2010 qualifiée non sans pertinence de "Rolls de l'urbanisme" par Monsieur le Professeur Yves JEGOUZO
- 7 D'un avis contraire mais nuancé, voir "Grand Paris : une nouvelle vision de la gourvernance de l'aménagement en Ile-de-France" par Mmes Raunet et Donniou, BJDU 6/2011 p. 426
- 8 Article 21-IV de la Loi se référant à l'article L 126-1 du code de l'environnement et à l'article L 300-6 du Code de l'urbanisme
- 9 16 janvier, collectivités de Plaine Commune et Saint Ouen, 26 janvier, collectivités du Val-de-France - Gonesse -- Bonneuil-en-France, 31 janvier, collectivités des Grandes Ardoines, 9 février collectivités du Campus Santé, 13 février, collectivités de la cité Descartes

Sur les 18 projets de CDT initiés à ce jour, 5 d'entre eux donnent déjà lieu à la signature d'un accord cadre en ce début d'année 2012

# LES CONTRATS DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

# VERS UNE MÉTROPOLE MULTIPOLAIRE ET SOLIDAIRE

#### PATRICK BRAOUEZEC

PRÉSIDENT, PLAINE COMMUNE

Le Grand Paris favorise l'émergence de grandes polarités urbaines dotées d'une taille critique et d'une identité leur assurant une cohérence propre. Ces polarités se trouveront pleinement insérées dans un réseau régional puissant, et seront en dialogue permanent avec Paris et avec les autres pôles. Grâce au futur réseau de transport, et, plus encore, grâce aux projets de territoires aux facettes multiples qui seront mis en œuvre dans le Grand Paris, un nouveau système urbain pourra se construire.

De manière pratique, le projet a pu avancer en bénéficiant d'apports diversifiés, donnant lieu, progressivement, à des convergences qui ont créé les bases de sa traduction concrète: l'initiative de l'État, exprimée par le Président de la République dès 2007, la révision du Schéma Directeur de la Région Île de France, la création du Syndicat Mixte Paris-Métropole, les études réalisées par les 10 équipes de la consultation internationale, ainsi que des démarches infra-régionales telles que l'Agenda 21 ou le projet d'Aménagement et de Développement Métropolitain du Conseil général de la Seine Saint-Denis.

# L'émergence d'une polarité forte pour le Grand Paris

La Communauté d'Agglomération Plaine Commune et la Ville de Saint-Ouen ont été parmi les premières à s'engager résolument dans cette voie, en relation avec le Secrétariat d'État au Développement de la Région Capitale, puis le Préfet de la Région d'Île de France, vers un projet qui affirme à la fois une vocation métropolitaine forte profitant à la Région Capitale et un ancrage local marqué comme fondement et gage de réussite du projet. L'accord cadre, sorte de prémices aux CDT, a été signé le 16 janvier dernier, avec la Ville de Saint-Ouen et le Préfet de Région.

Le territoire de Plaine Commune et de Saint-Ouen connaît effectivement un développement important. Dynamique et attractif, riche de la diversité et de la jeunesse de ses habitants, il est devenu un espace majeur de reconquête urbaine et de solidarité territoriale. La portée et la vitesse de ces transformations, l'apparition de nouvelles potentialités, ne vont toutefois pas sans difficultés, parmi lesquelles les inégalités sociales et écologiques, et les écarts territoriaux, particulièrement marquants. Son avenir dépend, pour une grande part, de la reconnaissance et de la valorisation de sa vocation : celle d'un pôle majeur de la métropole, notamment autour de la création.

S'il a structuré sa reconversion à partir de l'implantation d'entreprises de filières variées, et non d'une stratégie de spécialisation, le territoire se caractérise aujourd'hui par la présence de nombreux acteurs et entreprises des arts vivants, d'industries culturelles et de la création. La place de l'innovation, de la création artistique, la multiplicité des modes de vie génératrice de rencontres et de croisements, la présence d'établissements universitaires et de recherche majeurs sont les éléments constitutifs de cette vocation.

Cela doit être porté par un niveau élevé d'information et d'innovation créative, et enrichi par d'intenses relations de coopération. Sa consolidation et son développement, son émergence à l'échelle d'une métropole mondiale seront considérablement favorisés par l'accessibilité que lui confère le nouveau réseau de transports publics. Il reste à construire le projet économique, social, culturel, environnemental, urbain et démocratique qui donnera corps à cette vocation, entre exigence et capacité de réparation écologique. C'est l'objet du Contrat de Développement Territorial dont le présent accord-cadre constitue la matrice.

Un travail important a déjà été accompli : en s'appuyant sur le projet de territoire de Plaine Commune solidaire, populaire, citoyen et dans une dynamique de développement durable et les études économique et urbaine lancées dès 2010 par l'État, Plaine Commune et Saint-Ouen, le Comité de pilotage, dans lequel se trouvent également des représentants de la Région Île de France, du Département de la Seine-Saint-Denis et de la Ville de Paris, a arrêté la stratégie et le programme du projet. Cet ensemble est à la fois ouvert et concret.

Sa dimension partenariale peut impliquer, au-delà du premier cercle, toutes les instances et acteurs concernés par ce projet d'envergure, dont les habitants et les usagers, qui sont appelés à l'enrichir, le développer, le souLa Communauté d'Agglomération Plaine Commune et la Ville de Saint-Ouen ont été parmi les premières à s'engager



Basilique Saint-Denis Beauté métropolitaine, c'est l'embellissement de l'ensemble du Grand Paris

# Calendrier du projet

Installation de l'Atelier Printemps 2012

Lancement du cluster de la création Printemps 2012

Achèvement des études complémentaires Juin 2012

Réunions de travail du comité de pilotage 1 par trimestre

Transmission du rapport environnemental Août 2012

Validation du projet de CDT par le Comité de pilotage Septembre 2012

Consultations légales (AMIF, Paris Métropole, AIGP, Département,

Région) et transmission CGEDD (autorité environnementale) Septembre 2012

Echanges avec les partenaires associés (Région, Département, autres) 3 premiers trimestres 2012

Constitution du dossier d'enquête publique Décembre 2012

Soumission à l'enquête publique Janvier 2013

Fin de l'enquête publique, remise des conclusions Juin 2013

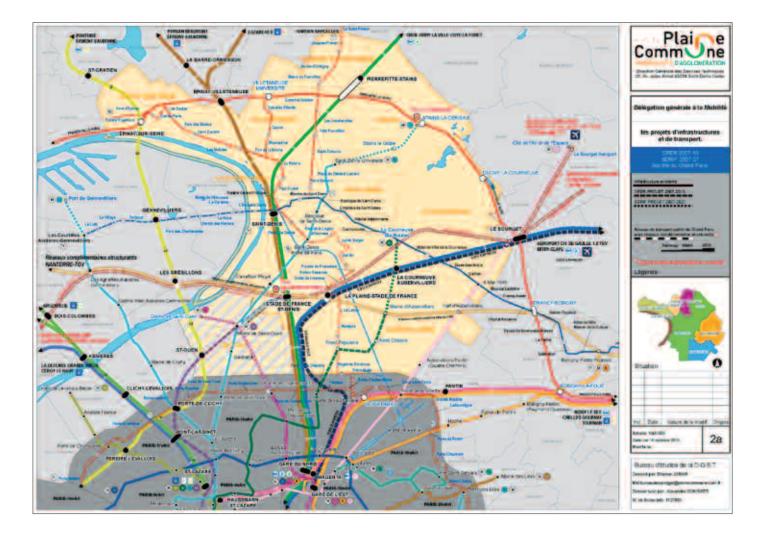
Approbation définitive du projet par le Comité de Pilotage Septembre 2013

Validation par l'État et délibérations des collectivités Novembre 2013

Signature du CDT Décembre 2013

tenir. Il s'inscrit, à ce titre, dans le processus engagé de révision du Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France. Débattu lors des Assises "Le Grand Pari(s) de Plaine Commune", organisées en novembre-décembre 2011, il bénéficie de sa prise en compte dans le débat public.

Si le calendrier ne permet pas d'aboutir, dans l'immédiat, à la mise au point d'un Contrat de Développement Territorial dans la forme définie par la loi et le décret cités plus haut, la vision et les moyens de réalisation sont suffisamment affirmés pour que les partenaires s'engagent dans un accord-cadre. Celui-ci permet d'acter la vision stratégique partagée du projet du territoire, d'identifier les programmes structurants ou actions sur lesquels les partenaires se mobiliseront, et enfin, de définir un processus de pilotage et de suivi du projet. Celui-ci sera ensuite développé à partir des études complémentaires et du travail technique encore nécessaires, afin d'élaborer et de signer finalement le Contrat de Développement Territorial.



# LES QUESTIONS ÉCONOMIQUES AU CŒUR DU SUJET

# FAVORISER L'ACCÈS AU LOGEMENT POUR FACILITER L'ACCÈS À L'EMPLOI

# **ROGER THUNE**

DIRECTEUR LOGEMENT, MEDEF

Suivant une enquête réalisée par le Crédoc pour le compte du Medef, 70 % des actifs déclarent qu'ils refuseraient une opportunité professionnelle si cela les obligeait à déménager en occasionnant un surcoût financier. Il apparaît également qu'au cours des 5 dernières années, 500 000 personnes en recherche d'emploi auraient effectivement renoncé à un poste parce que cela les aurait contraintes à accroître leurs dépenses de logement.

Selon une étude réalisée par le Conseil d'Analyse Economique <sup>2</sup>, le logement des salariés apparaît comme le frein le plus important à la mobilité géographique, en particulier pour les propriétaires de leur résidence principale et les locataires du parc HLM.

Dans ce contexte, en cette période de crise qui pèse de plus en plus sur l'emploi, où il faut conjuguer flexibilité et sécurité, il est indispensable de rééquilibrer les emplois de la participation des employeurs à l'effort de construction, en la recentrant sur des dispositifs ayant des impacts positifs sur l'emploi.

De fait, au cours des quinze dernières années, les pouvoirs publics ont progressivement éloigné l'usage de la participation des employeurs de son objet essentiel, le logement des salariés des entreprises privées, en privilégiant le financement de l'action très sociale de l'Etat (ANRU, Anah, DALO...).

Aussi, sans exclure une nécessaire contribution aux politiques publiques dans une proportion moins élevée, il paraît aujourd'hui indispensable d'employer une plus grande fraction des ressources d'Action Logement pour :

- augmenter fortement l'offre de logements locatifs économiquement accessible, principalement dans le parc HLM, mais également l'offre locative "intermédiaire" destinée aux classes moyennes inférieures dans les zones sous forte tension immobilière (Région Parisienne, PACA, Genevois...);
- favoriser l'accession sociale à la propriété dans le parc HLM et l'accession des classes moyennes dans les zones tendues;
- sécuriser l'accès ou le maintien dans le logement des salariés et favoriser la mobilité professionnelle.

# Propositions concernant la mobilité résidentielle (qui conditionne la mobilité professionnelle)

- Pour faciliter l'accès au parc locatif privé aux nombreux salariés qui n'ont pas accès au parc social ou qui n'ont pas les moyens ou l'envie d'accéder à la propriété, il convient:
- de pérenniser la Garantie des Risques Locatifs en en

généralisant la diffusion par les compagnies d'assurance ;

- d'en assurer largement la promotion auprès des entreprises qui pourraient trouver utile d'en assumer la prise en charge pour soutenir certaines catégories de salariés.
- Pour les locataires du parc HLM en mobilité, il faudrait instituer une priorité de relogement dans le parc social sur leur nouveau lieu d'implantation, sans avoir à se réinscrire comme aujourd'hui en "file d'attente".
- Pour les propriétaires-occupants en mobilité, audelà des aides et services actuellement proposés par Action Logement, on pourrait envisager :
  - pour les ménages contraints de revendre leur bien, la mise en place de dispositifs de sécurité tels des prêts-relais à taux privilégié, des systèmes de portage (voire de rachat) du bien avec aide (voire garantie) au relogement;
- pour les ménages souhaitant conserver leur bien pour le mettre en location, adapter la fiscalité du logement en leur permettant de déduire de leurs revenus imposables, à concurrence du montant des loyers encaissés, les loyers éventuellement supportés dans leur nouveau lieu d'implantation, tel que le propose le Centre d'Analyse Stratégique.
- Quel que soit le statut d'occupation du logement, il faut maintenir des aides financières à la mobilité (de type Mobili-Pass) sous forme de subvention, afin de faire face à des surcoûts qui n'ont pas le caractère d'investissement (prestations d'accompagnement de la mobilité, frais de déménagement, double loyer temporaire...), sans conditions de ressources.
- 1 Le coût du logement pèse sur la mobilité professionnelle, CRÉDOC, juin 2011
- 2 Les mobilités des salariés, rapport de Mathilde Lemoine et Etienne Wasmer, CAE, la Documentation Française, mai 2010.



Projet Pole RER A Nogent-sur-Marne Vu depuis la rue des Marronniers Agence Jean-Paul Viguier

500 000 personnes en recherche d'emploi auraient effectivement renoncé à un poste parce que cela les aurait contraintes à accroître leurs dépenses de logement

# LES QUESTIONS ÉCONOMIQUES **AU CŒUR DU SUJET**

# **UNE GOUVERNANCE UNIQUE ET UNIFIÉE: UNE CONDITION POUR LA RÉUSSITE DU GRAND PARIS**

#### PIERRE-ANTOINE GAILLY

PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE PARIS, CCIP

monde dans la compétition mondiale, la métropole francilienne s'inscrira résolument avec le Grand Paris dans une économie de production et d'innovation.

Au cœur des flux internationaux, en tête des villes-

Avec ce grand projet économique et sociétal, les investissements indispensables dans la R&D, les transports, le développement urbain et le logement, éléments fondamentaux pour la croissance, s'en trouveront accélérés, ce qui aura un impact décisif sur nos territoires et nos entreprises. Mais rien ne se fera sans une gouvernance forte, simple et lisible.

Des attentes fortes des entreprises vis-à-vis du Grand Paris

Le Grand Paris propose une stratégie pour ses territoires, co-élaborée par l'Etat et les collectivités territoriales qui a vocation à mettre en cohérence les projets de transport, d'aménagement, mais aussi de développement économique, et ceci dès leur conception.

Ces différentes dimensions répondent aux attentes des entreprises interrogées par la CCIP. En effet, elles recherchent en priorité une amélioration de la mobilité et des transports, la revalorisation de la banlieue, l'amélioration de la qualité de vie, le renforcement du rayonnement de Paris, la création de nouvelles opportunités de marché et la venue de nouveaux investisseurs privés.

Le Grand Paris, c'est aussi pour elles, l'occasion de voir s'articuler les politiques publiques qui influent sur leur environnement et leur activité (Contrats de Développement Territorial, Schéma Directeur de la Région Îlede-France, Stratégie Régionale de Développement Économique et d'Innovation, contrats de projets État-Region, etc).

Inscrire le GP dans une économie de production et d'innovation © PAP

Rien ne se fera

sans une gouvernance

forte, simple et lisible



La complexité de la gouvernance actuelle, qui par exemple se traduit par une mauvaise coordination entre les différentes échelles territoriales, pèse sur l'efficacité de ces politiques publiques, essentielle pour la compétitivité et l'attractivité de la métropole.

## Pour une gouvernance métropolitaine lisible et simplifiée

Un bond en avant doit être effectué, qui consiste à la fois à simplifier le cadre de gouvernance autour d'un exécutif métropolitain unique et à y associer plus étroitement les partenaires économiques. D'autres grandes métropoles mondiales, comme le Grand Londres, s'inscrivent déjà dans cette logique.

Nous sommes à un moment clé dans l'élaboration de ce nouveau cadre de gouvernance du Grand Paris. Le rôle de l'ensemble des acteurs est appelé à évoluer.

Une nouvelle dynamique s'enclenche qui voit les acteurs publics et les acteurs économiques travailler ensemble pour affiner et mettre en œuvre la stratégie de développement économique de la métropole francilienne. Cette évolution doit être confirmée.

Dans ce cadre, la CCIP s'implique dans l'élaboration des CDT et relaie les besoins des entreprises à travers ses prises de position 1 sur le logement, les transports, le tourisme, le développement de l'Axe Seine... En matière de logement, elle préconise notamment de produire massivement des logements dits intermédiaires pour attirer et retenir les actifs expérimentés, mais aussi de se doter rapidement de la gouvernance permettant d'atteindre les objectifs fixés dans le cadre du Grand Paris.

# Vers une nouvelle relation entre acteurs publics et monde économique

Paris Métropole et la CCIP ont installé en 2010 le Comité des partenaires, présidé par le Président de la CCIP. Il rassemble aujourd'hui cent vingt acteurs économiques et sociaux, publics et privés de la métropole et répond au besoin de construire un lieu inédit d'échanges et de débats en particulier avec les élus.

Ses contributions récentes sur la gouvernance et la logistique urbaine témoignent de la volonté et de la capacité des acteurs socio-économiques à produire des travaux communs à l'échelle métropolitaine et à s'engager dans des actions conjointes.

Il inaugure ainsi une nouvelle façon de travailler pour les acteurs de la métropole.

1 CCIP. 2011. Des logements pour les salariés en Île-de-France : un impératif de compétitivité pour la métropole. Rapport de M. Michel CLAIR CCIP. 2012. 12 propositions pour retrouver une prospérité partagée. Contribution de la CCIP - Présidentielle 2012

# LES QUESTIONS ÉCONOMIQUES AU CŒUR DU SUJET

# PARIS SACLAY: CLUSTER SCIENTIFIQUE ET TECHNOLOGIQUE DE RANG MONDIAL

# PIERRE VELTZ

PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL, PARIS-SACLAY

Pour relever le défi de la mondialisation, la France n'a pas d'autre choix que de développer sa capacité à innover dans tous les domaines de l'avenir (énergie, environnement, transports, communication, alimentation, santé...).

Notre pays a montré dans le passé sa remarquable capacité à bâtir de grands programmes sectoriels finalisés, dans le nucléaire, l'aéronautique et le spatial. Mais le contexte a changé. Au-delà du colbertisme technologique et de la culture du grand projet d'ingénieur dans lesquels nous excellons, nous devons apprendre à susciter des interactions plus denses et plus fluides entre l'enseignement supérieur, la recherche de base, le développement industriel et les usages. Partout dans le monde, ces interactions s'organisent au sein de clusters localisés, généralement centrés sur de grands pôles universitaires

Le plateau de Saclay réunit tous les ingrédients nécessaires pour devenir un tel pôle, au premier rang national et européen, en lien étroit avec le potentiel considérable de Paris-centre. Le plateau regroupe en effet tous les types d'acteurs susceptibles de former l'écosystème de l'innovation (centres de R&D de grandes firmes, universités tournées vers la recherche de base, grands centres de recherche publique, grandes écoles d'ingénieurs et de management, PME technologiques, etc.) et fournit le terrain idéal pour susciter de nouvelles synergies.

L'ambition n'est pas neuve. Elle a pris une nouvelle dimension avec la loi du Grand Paris, faisant de Saclay l'une des grandes priorités du développement francilien et créant l'Etablissement Public de Paris-Saclay, ainsi qu'avec l'approbation d'un très ambitieux projet de campus, porté par 23 signataires du monde académique regroupés au sein de la Fondation de Coopération Scientifique (FCS). Ces acteurs viennent de proposer de créer conjointement l'université de Paris-Saclay, qui sera la première de France à entrer dans le top 20 du classement de Shanghai. Saclay constitue aujourd'hui le plus vaste projet de développement de campus universitaire en Europe.

L'ouverture prochaine de l'ENSTA, de Nano'innov, de Digiteo, les arrivées programmées d'Agroparistech, de l'ENSAE, des Mines, de l'Institut Telecom, du centre de recherche d'EDF vont tripler l'effectif de chercheurs et étudiants du quartier de Palaiseau, autour de Polytechnique. L'arrivée de Centrale, de l'ENS Cachan, la création d'un grand pôle de biologie-santé vont considérablement renforcer le quartier du Moulon autour de Supelec et des implantations déjà existantes de l'université de Paris Sud. Sur la partie yvelinoise du plateau, déjà forte d'un tissu puissant d'entreprises (dont le Technocentre de Renault), de nouveaux projets émergent autour de l'automobile du futur et de la mobilité décarbonée. L'enjeu est triple. Il s'agit d'abord de renforcer les synergies au sein du monde académique. L'occasion est historique pour mieux fédérer les grandes écoles (d'ingénieur et de management, avec HEC), pour dépasser la coupure avec l'université, riche d'un incomparable potentiel en recherche de base, et avec les grands organismes très présents sur le plateau, comme le CEA, l'INRA et bien sûr le CNRS.

Le plateau de Saclay réunit tous les ingrédients nécessaires pour devenir un pôle, au premier rang national et européen, en lien étroit avec le potentiel considérable de Paris-centre



Objectif : tripler l'effectif des chercheurs et étudiants autour de l'École Polytechnique Saclay



Respecter le cœur vert du plateau en créant une

Le deuxième enjeu est, à partir de ce noyau de promouvoir la création d'entreprises et d'emplois. Force est en effet de reconnaître que l'aval économique, aujourd'hui, n'est pas à la hauteur de l'amont scientifique. Le troisième enjeu est celui de l'aménagement, trop longtemps négligé sur le plateau. Il est clair, en effet, que la qualité de la desserte et celle du cadre de vie et de travail sont des conditions sine qua non de la réussite du projet global.

# L'aménagement, clé de la réussite

Projet d'envergure internationale, Paris-Saclay ne réussira que s'il est aussi porté comme un comme un projet de territoire dans toutes ses dimensions : transports, habitat, espaces de vie, de travail, d'éducation et de loisir. Il doit se concevoir non pas comme un ghetto scientifique et technologique, mais comme un ensemble urbain en relation organique avec les villes qui bordent le plateau. Le développement du cluster s'accompagne d'une ambitieuse opération d'aménagement, respectueuse de l'environnement exceptionnel qui est aujourd'hui celui du plateau, tout en y apportant les services essentiels pour la vie des habitants, des entreprises, des salariés, des chercheurs, des étudiants.

Ces réflexions sont encadrées par quelques grands principes, qui s'appliquent aussi à l'échelle du campus et de ses quartiers.

Le premier principe est le respect du cœur vert du plateau. La loi du Grand Paris prévoit la création d'une zone naturelle, forestière et agricole, comprenant au moins 2300 hectares réservés à l'agriculture. La délimitation de cette zone est en cours.

Le second principe est de promouvoir des aménagements compacts économisant l'espace, et les ressources de manière générale. C'est ainsi que les nouvelles implantations se feront en grande partie par densification des ensembles existants, comme par exemple le campus actuel de l'Ecole Polytechnique.

Le troisième principe est de favoriser la mixité des fonctions. En rupture avec l'organisation monofonctionnelle qui domine actuellement sur le plateau, séparant strictement les zones d'habitat, d'enseignement supérieur et de recherche, d'activités économiques, le projet est de créer de véritables quartiers, pôles de vie et d'urbanité, regroupant établissements d'enseignement, de recherche, lieux de vie étudiante, activités économiques, mais aussi habitat et services quotidiens.

Le quatrième principe est de trouver des formules permettant de concilier urbanité et proximité de la nature. L'alternative n'est pas entre le lotissement standard de maisons individuelles et le grand ensemble! Des formes urbaines novatrices peuvent être proposées qui combinent les avantages de la compacité et ceux de la vie proche de la nature.

Le cinquième principe est d'être à la pointe de l'innovation en matière de gestion du territoire et de ses ressources. Saclay, cluster des technologies du futur, ne doit pas seulement être respectueux des normes et des règlements, mais constituer un terrain d'expérimentation privilégié pour les nouvelles formes d'habitat, de mobilité, d'infrastructures et de services qui sont en train de renouveler les paradigmes de conception et de gestion des villes et des territoires.

#### Un sujet-clé : les transports

L'impératif prioritaire d'amélioration des transports est une évidence partagée par tous les usagers du plateau. S'agissant des transports en commun lourds, le plateau n'est aujourd'hui desservi que par sa périphérie, c'està-dire par les lignes de RER qui irriguent les vallées (RER B et C) et les liaisons qui desservent Versailles et Saint Quentin. La première des priorités est l'amélioration du fonctionnement de ces lignes. La desserte du plateau, quant à elle, reposera sur deux projets. A très court terme, la prolongation du TCSP existant entre Massy et Polytechnique jusqu'au Christ de Saclay esten cours d'étude par le STIF. Mais le projet phare, crucial pour l'avenir du projet, est la réalisation, avant la fin de la décennie, d'un métro automatique léger reliant, avec une vitesse commerciale d'environ 60 km/h et des fréquences très élevées, Orly à Versailles, via Massy et Saint Quentin. Ce métro aura trois gares sur le campus au sud du plateau (dans le quartier Palaiseau-Polytechnique, au Moulon, au CEA) avant de filer vers Saint Quentin et Versailles (avec arrêts au Technocentre, à Saint Quentin-Université et Satory).

Paris-Saclay a tous les atouts pour constituer un de ces grands "hubs" intellectuels qui tirent aujourd'hui les nations en les insérant dans les réseaux les plus actifs de l'économie de la connaissance. Dans un monde où, de plus en plus, la capacité d'attirer les talents compte plus que la capacité d'attirer les capitaux, le critère de la réussite sera l'attractivité exercé par ce lieu particulier sur les jeunes les plus brillants du monde entier, le souvenir qu'ils en garderont et l'image qu'ils en transmettront. C'est dire à quel point il importe de lier l'ambition des projets scientifiques et technologiques avec celle de la qualité de l'accueil et de l'aménagement.

Projet d'envergure internationale, Paris-Saclay ne réussira que s'il est aussi porté comme un comme un projet de territoire dans toutes ses dimensions: transports, habitat, espaces de vie, de travail

# **BONNE GOUVERNANCE**

# LE POST-DÉBAT DU GRAND PARIS EXPRESS

#### PHILIPPE DESLANDES

PPRÉSIDENT DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC, CNDP

Dans le cadre des échanges du Groupe de travail V du Grenelle de l'environnement "Construire une démocratie écologique : institution et gouvernance", la Commission nationale a proposé qu'au titre des objectifs des débats publics soit traitée la gouvernance de l'après-débat.

L'expérience avait en effet montré que le public, toujours soucieux de l'utilité du débat et de la prise en compte de ses positions, s'interrogeait sur l'aprèsdébat, en particulier sur les modalités de gouvernance susceptible d'être mises en œuvre par le maître d'ouvrage, de la clôture du débat à l'ouverture de l'enquête publique, au fur et à mesure que le projet se précise.

Selon la Commission, une telle disposition devait permettre de donner une suite réfléchie aux suggestions parfois sommaires faites par le public au cours du débat et d'insérer de façon plus approfondie l'expertise plurielle amorcée par le débat. Articulant plus solidement débat public d'amont et enquêtes publiques ultérieures, elle devait aussi permettre d'offrir à la Commission une modalité d'exercice de la mission de suivi de l'aprèsdébat que lui confère la loi, précisant que la participation du public est assurée pendant toute la phase d'élaboration d'un projet, depuis l'engagement des études préliminaires jusqu'à la clôture de l'enquête publique.

Cette proposition a reçu une consécration législative. La loi du 12 juillet 2010 portant engagement national sur l'environnement (loi dite Grenelle 2) dispose en effet que le débat public qui porte sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du projet porte aussi sur les "modalités d'information et de participation du public après le débat". Et la loi de préciser que, pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique, le maître d'ouvrage informe la Commission des modalités d'information et de participation du public qu'il entend mettre en œuvre et sur lesquelles la Commission peut émettre des avis et des recommandations et qu'il peut demander à la Commission de désigner un garant chargé de veiller à la mise en œuvre de ces modalités.

La loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et définissant l'objet du débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris, antérieure à la loi du 12 juillet 2010, ne pouvait retenir cette disposition post-Grenelle.

Mais l'esprit de concertation de la Société du Grand Paris, manifesté tout au long du débat public qui a permis à plus de 15000 personnes de s'informer et de s'exprimer à l'occasion de 55 réunions publiques, peut la conduire à souhaiter la mise en œuvre de ces nouvelles

dispositions et à saisir à cette fin la Commission dont le rôle, selon le code de l'environnement, est également de conseiller à leur demande les maîtres d'ouvrage sur toute question relative à la concertation avec le public tout au long de l'élaboration d'un projet.

Le débat public a conduit l'État, porteur du projet du réseau de transport public du Grand Paris et la Région porteur du projet Arc Express, au compromis d'un réseau unique : le Grand Paris Express. Signé le 26 janvier 2011, le protocole d'accord entre l'État et la Région relatif aux transports publics en Ile-de-France, prévoit que s'ajoute au projet de l'Etat un "arc Est", prévu par le projet Arc Express, permettant la desserte de l'est parisien depuis Saint-Denis Pleyel ou le Bourget jusqu'à Champigny via Val de Fontenay ou Villiers-sur-Marne ou Noisy-le-Grand selon un tracé et des modalités techniques restant à définir. Si l'opportunité d'un tel axe a bien été débattue à l'occasion des deux débats, ses caractéristiques principales n'ont pas encore fait l'objet d'une concertation. Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) devrait prochainement saisir la Commission nationale de ce projet, une fois définie le tracé et les modalités techniques.

Le débat public a permis à plus de 15000 personnes de s'informer et de s'exprimer à l'occasion de 55 réunions publiques

Réunion de la Commission Particulière du Débat public sur le Grand Paris, présidée par François Lebland



# LA CONCERTATION AVEC LES PARTIES **PRENANTES:** CLÉ DU SUCCÈS DES STRATÉGIES **D'ENTREPRISES ACTRICES DU GRAND PARIS**

#### **DIDIER SERRAT**

PRÉSIDENT RIVOLI CONSULTING DIRECTEUR EXÉCUTIF COFHUAT



Fruit d'une demande sociale croissante au delà d'une réglementation qui la rend obligatoire dans la plupart des projets d'aménagement du territoire depuis une quinzaine d'années, la concertation avec les parties prenantes progresse en France comme manière pour les entreprises de définir et faire accepter une stratégie.

Elle n'est pas réservée à l'aménageur public et il ne faut pas attendre que l'Etat prenne l'initiative pour s'engager dans une telle démarche. Au contraire!

En effet, le nombre croissant d'enjeux complexes, comme par exemple les risques liés à l'acceptabilité sociale des produits, touche de nombreuses entreprises dans les secteurs variés comme l'énergie, les ressources naturelles, la santé, l'alimentation, la cosmétologie, la bioéthique, les nouvelles technologies, etc.

Les entreprises qui développent leur stratégie sur le territoire du Grand Paris gagneront beaucoup de temps dans le déploiement de leurs services en organisant cette concertation en amont.

Car les offres de service sur les territoires sont de plus en plus souvent construites en partenariat avec les clients eux-mêmes mais aussi avec de nombreux autres acteurs de la chaîne de valeur.

Prenez le cas de l'exploitation des gares. La coordination des acteurs économiques, privés et publics très divers concourant à l'intégration de la gare dans le tissu économique et social local nécessite une très grande concertation en amont.

Saint-Denis @ SGP

Concrètement la concertation peut apporter à ces entreprises une manière d'enrichir leur décision et d'en



conforter leur légitimité pour, in fine, renforcer l'acceptation sociale de leur stratégie, de leur développement, de leurs produits ou solutions qui auront tenu compte des avis des consommateurs, usagers.

Parmi les nombreuses démarches existantes, la concertation offre la garantie d'une confrontation dynamique entre des intérêts contradictoires dans une perspective de développement sur le long terme. À l'échelle de territoires locaux, nationaux ou mondiaux selon les enjeux, l'organisation de la participation des parties prenantes peut s'effectuer au travers des dispositifs variés et complémentaires. Processus structuré, basé sur une méthodologie particulière, la concertation va au-delà de la simple communication, elle ne se confond pas avec des actions de relations publiques ou même de gestion de crise.

Nous sommes convaincus que de plus en plus d'entreprises verront l'utilité d'une telle démarche même si en France le réflexe est d'attendre d'abord que l'Etat prenne l'initiative. Or même si l'Etat avec la Commission nationale du débat public ou le Parlement organise des débats publics sur certains sujets de société, les décisions ne sont pas forcément prises et laissent les acteurs privés ou les citoyens sans solution.

C'est le cas pour la dépendance, les récents états généraux n'ayant pas permis de trancher le débat sur la part du privé et du public dans le financement de la couverture de ce risque croissant.

De même les difficultés du débat national sur les nanotechnologies laissent entier le sujet de leur compréhension par les citoyens et donc de leur acceptabilité sous conditions avec un risque de réactions irrationnelles et violentes au fil de la prise de conscience de la diffusion générale de ces technologies, à l'image de ce qui se passe pour les OGM.

Gageons que le Grand Paris stimulera les entreprises qui voudront relever les enjeux du développement et de l'amélioration du service du territoire à fédérer leurs parties prenantes. Il en va de la construction des logements, de la coopération entre universités, recherche et entreprises, de la résolution des encombrements sur les routes franciliennes par exemple!

# LES AUTRES GRAND PARIS

# LE GRAND PARIS, JUSQU'À LA MER

#### ANTOINE RUFENACHT

COMMISSAIRE GÉNÉRAL POUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA VALLÉE DE LA SEINE

Le dossier du développement de la vallée de la Seine, cette dernière étant considérée comme un élément structurant du Grand Paris, est un dossier emblématique :

- Il porte en lui l'ambition de relancer notre économie maritime et portuaire, et de faire de celle-ci un des atouts du Grand Paris de demain. A ce titre il invite à considérer un territoire nouveau, de Paris à la façade maritime normande, dont l'approche nécessite que soit desserré l'enfermement dans les frontières administratives traditionnelles.
- Il constitue le plus grand défi d'aménagement du territoire que notre pays se soit lancé à lui-même depuis des décennies, et, singulièrement, depuis que l'Etat a transféré nombre de ses compétences aux collectivités territoriales. Comment une France qui a choisi de multiplier ses centres de décision publique peut-elle mener à bien un tel chantier ?
- Il met clairement en lumière certaines contradictions lourdes auxquelles nous sommes aujourd'hui confrontés : comment, après avoir décidé ou subi, une forte désindustrialisation, notre pays peut-il inverser aujourd'hui cette tendance ? Comment concilier, face à une telle perspective, les aspirations à une meilleure défense de notre environnement, et les impératifs d'une activité économique, et notamment industrielle ?
- Enfin il pose brutalement la question, dans un contexte de crise économique profonde, de la disponibilité des importants moyens que la conduite d'un tel projet requiert.

Le bilan des actions menées sur la vallée de la Seine montre que beaucoup a déjà été entrepris pour son développement, notamment par les acteurs locaux, collectivités et acteurs économiques. Mais il relève aussi deux constats :

- d'une part le Grand Paris initial a pris de l'avance sur le Grand Paris jusqu'à la mer, c'est-à-dire incluant la vallée de la Seine et la façade maritime normande;
- d'autre part la vallée de la Seine n'a jamais fait l'objet d'une approche globale et cohérente sur toute son étendue, mais plutôt d'une succession et d'une juxtaposition d'interventions respectant les délimitations administratives et politiques: cette succession de projets n'a pas suffi à constituer un projet d'ensemble.

La multiplicité des acteurs en présence est une des causes de ce bilan. Qu'il s'agisse de l'Etat, des collectivités territoriales ou des acteurs économiques, force est de constater que leur organisation actuelle, ne favorise pas la coordination des projets et des actions. Cette situation, fait obstacle à ce qu'un état d'esprit commun, appliqué à un projet commun destiné à développer un territoire commun ait pu se dégager jusqu'à ce jour.

Partant de cette analyse, j'ai proposé un dispositif de gouvernance reposant sur la coexistence de deux institutions : une conférence pour le développement de la vallée de la Seine, composée à parité de représentants de l'Etat, des collectivités et du monde économique ; un commissariat général pour le développement de la vallée de la Seine, étoffé d'une véritable équipe pluridisciplinaire. A la première le soin de concevoir le projet

Considérer un territoire nouveau, de Paris à la façade maritime normande, dont l'approche nécessite que soit desserré l'enfermement dans les frontières administratives traditionnelles



Baco-liner sur la Seine © DREA



© Atelier International du Grand Paris

commun d'aménagement et de développement de la vallée de la Seine. Au second le rôle d'appuyer la conférence dans cette conception et de mettre en œuvre les actions ainsi décidées.

Dans le même temps, il est apparu que des moyens conséquents devaient être réservés au projet pour financer les équipements incontournables, comme la "Liaison Nouvelle Paris Normandie", et les actions stratégiques. Le développement de la vallée de la Seine constituant "un véritable investissement d'avenir", doit être considéré comme une opportunité plutôt que comme une charge, pour la France.

# Le projet global et cohérent d'aménagement et de développement de la vallée de la Seine, partie intégrante du Grand Paris, devrait s'appuyer sur les 5 axes stratégiques suivants :

- La réalisation du "Seine Gateway", qui doit se comprendre comme un réseau logistique et industriel, visant à ce que la vallée de la Seine devienne une des principales portes d'entrées de l'Europe du Nord Ouest. Il s'agit de développer ces activités, en favorisant leur "montée en gamme" par l'innovation, la formation et la recherche. Il est proposé au titre de cet axe, de fusionner les ports du Havre, de Rouen et de Paris pour renforcer l'intégration de leur action.
- La constitution d'une métropole équilibrée favorisant les conditions du développement d'un réseau urbain en vallée de Seine qui s'appuie sur les grands pôles d'attractivité que sont la métropole parisienne, la confluence Seine-Oise, le territoire de Seine-Aval, les agglomérations du Havre, de Rouen, de Caen, mais aussi celles d'Evreux et de Seine Eure.
- L'instauration en vallée de Seine d'un véritable laboratoire de réindustrialisation et de sortie de crise. La forte tradition industrielle qui la caractérise (énergies, chimie, pétrochimie, automobile, aéronautique) la désigne tout naturellement à cette fin, sous réserve que le développement industriel soit durable, que le système de formation, de recherche et de transfert de technologie se renforce, enfin que les filières et les pôles de compétitivité s'organisent à l'échelle de la vallée de la Seine.
- Le traitement du projet comme un laboratoire du développement durable, tant en ce qui concerne ses différents volets, que la mise en œuvre d'actions sur des thèmes précis (engagement dans la démarche ISO 26000, qualité de l'eau de la Seine et protection des inondations, qualité de l'air, sauvegarde et mise en valeur des paysages).





 Reste enfin le cinquième axe, celui qui se propose de favoriser l'émergence d'une culture partagée par l'ensemble des habitants de ce vaste territoire. Le Havre Confluent Seine Oise

Le Havre Port © DREA

# En conclusion, j'insisterai sur trois considérations :

- le Grand Paris a besoin de la vallée de la Seine et de la façade maritime normande pour disposer de la porte sur le grand large qui lui fait en partie défaut aujourd'hui,
- la vallée de la Seine constitue un atout de premier ordre tant pour la ville monde capitale que pour le pays dans son ensemble, notamment au plan de l'activité économique,
- il est essentiel que cet atout soit exploité de façon partagée par l'ensemble des acteurs concernés, dont seule l'union permettra de développer tout le potentiel de richesse que recèle ce territoire. C'est à la gestion d'un intérêt commun que tous ces acteurs doivent désormais s'atteler.



# AGENDA DE LA COFHUAT

# www.cofhuat.org

## 21 mars 2012

Conférence : Défis du Fret Ferroviaire, Les clusters français peuvent-ils rivaliser avec les clusters allemands ?

de Daniel MARINI, Directeur des Affaires Economiques et Internationales de l'Union des Industries Chimiques (UIC), et Pascal PERROCHON, Responsable Affaires Internationales, Transport et Logistique de l'UIC

#### 30 mars 2012

#### Conférence-Débat : Politique de la Ville : un parcours réussi

Dialogue avec Abdel Belmokadem, fondateur et directeur du cabinet Nes et Cité, auteur du livre "Tendez-nous la main", en collaboration avec Renaud Leblond, Editions Anne Carrière

# L'INFLATION DES RÈGLES FACE A LA RÉALITÉ DU PROJET

Tel est le thème du prochain numéro du Courrier de la **COFHUAT**. Au-delà du constat de l'accumulation des règles et des normes qui rendent difficiles tout aménagement, tout projet, une réflexion s'engage qui pourrait déboucher sur un vaste chantier de remise en ordre et de simplifica-

Sans engager un tel chantier, une utilisation judicieuse de la règle est-elle susceptible de faire aboutir le projet ? Sans doute peut-on la dépasser et faire preuve de création et de bon sens. C'est ce que l'on veut prouver, en ouvrant trois chantiers : les règles d'urbanisme, l'aménagement du territoire, le projet architectural. Juristes, élus, praticiens : tous apportent un témoignage, fruit de leur expérience.

A toutes les échelles de l'aménagement, des réalités s'imposent à la règle. Les exemples cités montrent comment dans la pratique faire évoluer une démarche de projet. Ce message est dédié aux aménageurs, aux praticiens, chaque jour confrontés à l'obstacle de la règle.

Bernard AUBERT

Vue de Rouen et de ses ponts © DREA



# ISSYGRID®: UN PROJET EXEMPLAIRE ET DURABLE AU CŒUR DU GRAND PARIS

# Tel IssyGrid®, une démarche innovante d'optimisation énergétique à l'échelle du quartier

IssyGrid® sera le premier site pilote en France de réseau de distribution d'électricité intelligent à l'échelle d'un quartier. Présenté à la Ville d'Issy-les-Moulineaux, le projet a été adopté. Il est développé au sein du quartier d'affaires Seine Ouest (près de 10 000 personnes sur un périmètre de 160 000 m²). Il sera ensuite étendu au Fort d'Issy puis progressivement à l'ensemble de la ville.

Le projet IssyGrid® est le premier démonstrateur de réseau intelligent en France, il est le seul dans le périmètre du Grand Paris. Il s'intercale entre les solutions de performance énergétique du bâtiment (BBC, HQE, BEPOS) et les caractéristiques du réseau de distribution d'énergie.

Le projet s'appuie sur le concept de Smart Grid dont la finalité est d'optimiser la consommation et la production d'énergie, pour éviter les pics de consommation et arriver à l'effacement.

# Schneider Electric est membre du consortium IssyGrid®

Des bâtiments intelligents au service de l'intelligence de tout un quartier.

La contribution de **Schneider Electric** sur l'équipement des bâtiments, conjugue un très haut niveau d'intégration technologique avec des modalités d'utilisation et d'exploitation, simples et performantes.

La flexibilité est au rendez-vous, offrant une adaptation immédiate du profil énergétique aux contraintes techniques et aux opportunités tarifaires du moment.

Une connectivité étendue, permet de tirer tout le bénéfice en terme d'évolutivité, d'applications "as a service " hébergées dans le Cloud.

L'efficacité et la pérennité du modèle sont renforcées par une totale intégration aux nouveaux réseaux intelligents.





# COFHUAT - CLUB POUR L'ANNÉE 2012

Adhésion personnes physiques INCLUANT ABONNEMENT ANNUEL (50.00 €) AU "COURRIER DE LA COFHUAT"

TARIF: 50.00 € Nombre	: Total : _	
Je joins mon règlement :	☐ par chèque bancaire	☐ par virement
A l'ordre de COFHUAT - BNP Paribas - 80 avenue Marceau - 75008 Paris		
Compte n°30004 02933 00010053642 6	0 code activité 913 E – FR76	5 3048 8001 0260 0314 2000 03

NOM, Prénom	
Fonction	
Organisation	
Adresse	
TélFax	E-mail

Date : Signature :

# ET AUSSI LE COURRIER DE LA COFHUAT...



