

VIVRE L'EST PARISIEN

Rencontre-débat relatif au Grand Paris

17 mars 2011, 19h, brasserie Chez Félix, au 40, boulevard de Reuilly, Paris XIIème

Compte-rendu

Sous la présidence de M. Benoît Pernin, les intervenants sont Mme. Edith Cuignache-Gallois, Conseillère régionale, Conseillère de Paris et du XIIIème arrondissement, M. Laurent Lafon, Maire de Vincennes, Président du groupe Nouveau centre et indépendants au Conseil régional, et Vice-Président de Paris métropole, et M. Pierre-Yves Bournazel, Conseiller régional, Conseiller de Paris et du XVIIIème.

M. Pernin ouvre la séance, en rappelant les fondamentaux de l'association et en précisant que l'est parisien n'a pas la place qu'il devrait dans la politique de la Ville de Paris. Vivre l'est parisien cherche à mutualiser les moyens. Il faut refédérer le 12^{ème}, redynamiser l'ensemble des arrondissements qui composent l'Est de la capitale. Il faut élargir notre audience, d'où ces rencontres-débats. Il pose ensuite les bases du débat sur le Grand Paris. Ce soir, il a été choisi un thème généraliste, essentiel pour notre avenir. C'est l'un des débats les plus importants depuis trente ans sur notre territoire. Le Grand Paris n'est légitime que si on lui donne un sens. Il souhaite ce soir un débat entre les intervenants et la salle. Il présente ensuite les invités et donne la parole à Laurent Lafon.

M. Laurent Lafon, en voisin de Paris, vient traiter ce thème d'actualité, certes traité dans les médias, mais pas de manière très claire. La question est apparue très récemment, et les choses se sont déroulées très rapidement. Ce sujet a une double origine : il vient d'abord des élus, des Maires, de l'agglomération centrale, pour évoquer l'aménagement du territoire, le développement économique de la zone dense de l'agglomération. Ces thèmes relèvent de politiques menées par la région, où nous sommes tous les trois. La problématique est posée, mais non traitée au niveau de la zone dense. Cela fait cinq à six ans que les Maires s'en saisissent, avec, bien sûr, des divergences politiques.

Puis, il y a eu une intervention décisive, celle du Président de la République, qui en a fait un enjeu de son quinquennat, ce qui a constitué un phénomène accélérateur très important. Ont été nommés un Secrétaire d'Etat et une équipe. Ce discours évoque la gouvernance, le logement, le développement économique. On ne peut pas tout traiter à la fois. La première étape en est les transports, question centrale, et sur toute l'agglomération. Chaque ligne RER est un problème, et la A, notamment, est saturée. M. Christian Blanc a établi une carte des pôles de grand développement, structurants pour la région parisienne, et un grand huit pour les relier. La confrontation a été rude et politique, mais a primé une envie de convergence politique. Les réunions publiques ont fait état que la guerre Etat – région n'était pas le problème des usagers franciliens, fortement saturés. L'Etat et la région se sont donc rapprochés.

Un accord a été passé en janvier et a abouti sur un investissement de 32 milliards d'euros, ce qui correspond à un triplement annuel. Il faut maintenant voir si l'accord Leroy sera bien mis en œuvre dans le temps. Ce projet constitue un véritable élément d'attractivité et de développement économiques. Il reste la question de la péréquation et de la solidarité financières.

Un troisième acteur est apparu, aux côtés de l'Etat et de la région, c'est Paris métropole, un syndicat intercommunal, de 188 communes, un lieu d'échanges, de discussions et de propositions. La structure est légère, mais ce n'est qu'une étape : maintenant, les Maires se parlent. Ce n'était pas le cas avant, ce qui était préjudiciable.

Mme. Edith Cuignache-Gallois salue ce genre de rencontres, favorable aux synergies, pour des actions et réflexions, nécessaires afin de reconquérir l'est parisien. Le Grand Paris est le projet du XXIème siècle. Il va modifier notre quotidien. Au départ, il y a une vision pour l'Ile-de-France, région capitale, une vision politique, de cohésion sociale, qui passe par les transports. Montfermeil manque de liaisons. Ce genre de situations crée des ghettos, des fractures territoriales, et une inégalité devant le travail.

Ce projet ne se fait pas que sur les transports. Un maillage est effectué par un métro automatique en moyenne couronne. Cette rocade autour de Paris permettra d'alléger la situation de

surabondance dans le métro. Il est prévu une cinquantaine de gares, d'où seront accessibles trams, vélos et bus, tout cela sans passer par Paris. La gare du XXI^{ème} siècle est une société de vie, pour un cadre de vie, simplifié pour les Franciliens.

M. Pierre-Yves Bournazel confirme qu'il faut, avant tout, un projet, pour partir à la reconquête, qui ne doit pas être seulement dû à la défaite de la gauche : il faut y mettre de l'énergie et de l'enthousiasme. Les quartiers populaires et bobos ne sont pas voués à la fatalité : Paris est devenue une ville sale.

Le projet-phare du Président de la République a pour objectif de faire face à la compétence des Villes-mondes, telles que Shanghai et New York. Même le rayonnement culturel risque d'être en difficulté. Un investisseur qui vient pour la première fois à Paris a trois options : le taxi, la voiture ou les transports en commun, et, entre les embouteillages et la saturation des transports, il comprend très vite qu'il est difficile d'investir à Paris. Avec cette thrombose, on peut avoir deux ou trois rendez-vous par jour, au lieu de cinq. Nos congrès et salons se font concurrencer par ceux de Vienne et de Milan. Le Grand Paris est fait pour se projeter dans l'avenir. Il ne faut pas vivre sur nos acquis, si on veut une réelle croissance économique. Les transports sont l'acte I du Grand Paris, grâce à Christian Blanc, et l'accord Leroy.

Ensuite, il y a le logement, avec 120.000 demandeurs de logement social à Paris, 350.000 en Ile-de-France. Il va falloir trouver des convergences, concevoir un million et demi de logements supplémentaire. Il faut un urbanisme au visage du XXI^{ème} siècle. Le Grand Paris est fait pour désenclaver et recoudre le territoire, par des multifonctionnalités. Le logement doit permettre de résoudre le problème de développement économique et d'emploi. Montfermeil est une ville sans emploi ni transports.

Il y a un risque que Paris devienne une ville-musée, on n'a plus l'envie d'innover. Il faut affronter ces défis-là, pour refondre un modèle de développement à bout de souffle.

QUESTION : Quelle est la limite du Grand Paris ?

Laurent Lafon : il y huit pôles de compétitivité, dont un à Villejuif, contre le cancer. Il faut les relier, par souci de développement économique, par les transports. A cela, s'oppose la vision de la région, qui veut davantage relier des zones d'habitat. La question de Clichy et de Montfermeil est intégrée dans son schéma. A cela, s'ajoutent les connexions avec les lignes existantes.

Edith Cuignache-Gallois : Ce fut d'abord le projet de l'Etat, auquel s'est ajouté Arc Express. Celui de l'Etat voulait, à la base, relier les aéroports, en grande couronne, pour du développement économique et de la cohésion sociale. L'Ile-de-France est la région où la qualité de vie est la moins bonne, à cause des manques dans tous ces points. Les aéroports vont être reliés au métro automatique. Ce dernier sera ainsi fait que le tour de la boucle ne prendra que quarante minutes, quelque soit le point de départ.

QUESTION : Qu'en est-il de prolonger la ligne 14 ?

Laurent Lafon : C'est une vieille question, qui date déjà du projet Charles de Gaulle Express, jamais réalisé. La ligne 14, automatique, sera prolongé jusqu'à Roissy, en passant par Pleyel, Saint-Denis, Villejuif, et dotée d'interconnexions avec les lignes existantes.

Edith Cuignache-Gallois : Il a été décidé un investissement massif d'amélioration des équipements existants.

Pierre-Yves Bournazel : le Grand Paris est fait pour anticiper notre développement économique. A Batignolles, de grands travaux sont prévus, notamment le projet de cité judiciaire : c'est le 81^{ème} quartier de Paris qui va sortir de terre. Le XVII^{ème} va accueillir deux arrêts, Pont Cardinet et Place de Clichy. Sur 105 km², ce qui n'est pas si grand, nous avons quatre gares qui ne sont pas connectées entre elles : il faut une liaison entre toutes les gares parisiennes. Les Gares du Nord et de Montparnasse sont reliées par la ligne 4, mais elle est tout le temps saturée, et elles sont saturées de

dix stations : elle est à dédoubler. La puissance publique ne doit pas tout faire. Il ne faut pas avoir peur du partenaire privé.

QUESTION : Quelle liaison y a-t-il entre le Grand Paris et Paris métropole ? Et quand arrive-t-on à la gouvernance ? Il faut associer le citoyen à la réflexion.

Laurent Lafon : J'aimerais que la gouvernance soit abordée plus rapidement. Nous avons trente ans de retard, car il est vrai qu'il y a un problème de gouvernance métropolitaine. On part de quasiment rien. La vraie question est que la région Ile-de-France ne réfléchit pas à la métropole, car elle est plus large : la Seine-et-Marne n'est pas dans l'agglomération parisienne. Comment la faire émerger ? L'Etat a une idée, et c'est bien naturel : il ne s'agit pas de n'importe quel territoire, mais de celui qui peut tendre à booster le reste du pays. C'est la gouvernance qui lui donnera sens et rationalité. Il faut mettre fin aux petits particularismes, plutôt à l'ouest, et même au nord.

Edith Cuignache-Gallois : la Société du Grand Paris a été instituée, avec un centriste à sa tête, et trois Ministres centristes se sont succédés, pour s'occuper du Grand Paris.

QUESTION : la Société du Grand Paris va payer ce maillage. Qui va décider de ces cinquante points ?

Edith Cuignache-Gallois : Il y a des contrats de développement territorial, pour ça, avec les communes.

QUESTION : Quelle en est la délimitation ?

Pierre-Yves Bournazel : elle n'est pas précisée. Il y a le grand huit, mais ce n'est pas figé. La problématique est à inverser : qui y a intérêt ? Comment faire ? Il faut travailler avec le monde économique. Sur certains sujets, il y en aura quelques-uns, et non tous sur tous les sujets, comme dans le cadre de l'Europe. La Seine-et-Marne est concernée par les transports, mais pas par le logement. Il en va de même pour le sud de l'Essonne. Il y a plusieurs projets, qui demandent une gestion à géométrie variable. Paris métropole n'est plus qu'un salon d'élus, dont il ne sort plus rien.

Edith Cuignache-Gallois : le Grand Paris vient de la vision d'un homme et a été centralisée. C'était nécessaire, pour qu'elle fût imposée à tous ces Maires. Les contrats de développement territorial vont en être l'épine dorsale : le maillage sera d'autant plus fin que les Maires adhéreront.

QUESTION : Qu'en est-il de la sécurité dans les transports ?

Edith Cuignache-Gallois : il faut qu'il y ait de la vidéo-surveillance, mais je demande au STIF de la présence humaine.

Pierre-Yves Bournazel : il faut aussi des ascenseurs dans toutes les stations, pour l'accessibilité ; sinon, il y a rupture d'égalité devant les services publics. La vidéo-protection doit aussi être présente dans les rames. Il faut être vigilant sur l'application de l'accord Etat-région. Maurice Leroy est un excellent Ministre. Il reste juste Saclay à régler.

QUESTION : Dans quel délai est-ce que ce sera réalisé ?

Edith Cuignache-Gallois : pour le métro, ce sera réalisé en 2017.

Compte-rendu réalisé par Alexandre Katenidis