



TROISIEMES RENCONTRES DE SEINE-AMONT DEVELOPPEMENT

**Un territoire de projet,
une ambition pour l'Île-de-France**

Mercredi 6 avril 2005

Sommaire

ACCUEIL	3
LES ENJEUX DE SEINE-AMONT DEVELOPPEMENT	4
LE DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE : ELEMENTS ESSENTIELS	7
LES AXES STRATEGIQUES ET LES PROJETS :	10
1- IMPULSER UNE NOUVELLE DYNAMIQUE ECONOMIQUE	10
2- AFFIRMER LE TERRITOIRE DANS SON ENTIER : UNIR ET RELIER	17
3- METTRE EN VALEUR LE TERRITOIRE DANS SA DIVERSITE : LE PAYSAGE, LES POLITIQUES URBAINES, LA SEINE	25
SEINE-AMONT ET LE SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ÎLE-DE-FRANCE	28
CONCLUSION DES RENCONTRES	38

Accueil

Pierre Gosnat, maire d'Ivry-sur-Seine

J'ai le plaisir et l'honneur de vous accueillir en tant que maire d'Ivry et au nom de l'association Seine-Amont développement, avec Alain Audoubert, président de l'association, maire de Vitry-sur-Seine, René Rouquet, maire d'Alfortville, Daniel Davaisse maire de Choisy-le-Roi, Gaston Viens, maire d'Orly, ainsi que Laurent Garnier, vice-président du Conseil général du Val-de-Marne, représentant les collectivités locales départementales associées pour définir et impulser un programme de développement partagé du Val-de-Marne, qui compte plus de 220 000 habitants.

Après des années d'incertitudes liées à la désindustrialisation, à la perte de dizaines de milliers d'emplois et au déclin urbain et démographique, nous avons décidé, il y a un peu plus de 3 ans, d'unir nos réflexions et nos efforts et de mobiliser nos compétences, nos moyens et nos énergies afin que la Seine-Amont devienne un secteur de redéveloppement de l'Île-de-France.

Nous avons travaillé dans le cadre de la structure originale de l'association Seine-Amont développement, dirigée par Madame Anne Fourniau, en nous appuyant sur les administrations des villes et du Conseil général et en se fondant sur les objectifs du schéma d'aménagement de l'Île-de-France. C'est donc en partenariat avec un grand nombre d'entre vous que nous avons mené différentes études permettant de mieux percevoir la réalité de notre territoire, ses handicaps mais aussi ses atouts. Elles ont été globalisées dans l'étude générale de territoire partagé qui est présentée ce matin par Paul Chemetov.

Votre présence, la diversité et l'importance de vos responsabilités témoignent du chemin parcouru depuis trois ans. Nous n'avons pas perdu notre temps et nous sommes dans la bonne voie. En remerciant toutes et tous de leur présence, je salue particulièrement avec Alain Audoubert, la présence de plusieurs vice-présidents de Conseil général, de Messieurs Landrieu, préfet de Région, Bergougnoux, préfet du Val-de-Marne, et Rol-Tanguy, préfet et directeur de l'équipement.

Michel Lévy, animateur

Au cours de cette matinée, Alain Audoubert exposera rapidement les enjeux de ce territoire, Paul Chemetov présentera les éléments essentiels du diagnostic qu'il a conduit avec Catherine Tricot et Simon Ronai. Nous balayerons ensuite trois grands thèmes - le développement économique, les transports et les déplacements ainsi que la diversité urbaine et la Seine - avant une table ronde consacrée au rapport entre Seine-Amont et la préparation de la révision du schéma directeur de l'Île-de-France.

Les enjeux de Seine-Amont développement

Alain Audoubert, président de Seine-Amont développement, maire de Vitry-sur-Seine,

Je remercie Pierre Gosnat d'accueillir ces troisièmes rencontres de Seine-Amont développement. La participation nombreuse à ces rencontres est le signe d'un intérêt renforcé pour notre projet commun qui dépasse la mise en synergie des projets particuliers. Ces rencontres doivent être un moment d'information et d'échanges sur notre démarche de projet en cours, afin de rendre plus lisibles à nos partenaires les grandes orientations validées par les collectivités locales pour le redéveloppement du territoire partagé des cinq villes de Seine-Amont, dans cette partie dense de la métropole, en liaison avec Paris et les autres pôles du sud-est parisien.

Au-delà des objectifs stratégiques, il s'agit également de solliciter le débat, la réflexion collective, même si nombre d'entre vous ont déjà été sollicités dans l'élaboration de notre projet. Les rencontres multiples avec nos partenaires sont pratique courante pour l'association comme pour les villes qui la composent. Il s'agit de solliciter aussi fortement l'avis des partenaires institutionnels, État, Région et Département, même si ce dernier, adhérent à l'association, est plus directement partie prenante de l'élaboration. Il est nécessaire que s'articulent concrètement les divers niveaux d'intervention de la puissance publique, d'autant que ce projet de territoire se veut une composante stratégique du projet porté par le SDRIF.

Ceci peut apparaître ambitieux, mais, précisément, nous avons de l'ambition pour le territoire de nos villes, le département, la région capitale et l'Île-de-France. Depuis plus de trois ans, ces cinq villes - Alfortville, Choisy-le-Roi, Ivry, Orly, Vitry - et le Conseil général du Val-de-Marne se sont engagés dans l'élaboration d'un projet partagé de développement de leur territoire. Des échanges, des coopérations existaient entre elles, de même que des cohérences géographiques, de peuplement, d'habitat, d'histoire sociale et économique et de politiques locales. C'est d'ailleurs à partir de ce qui était préexistant qu'est née l'idée du rôle particulier de Seine-Amont, portant des effets largement au-delà du territoire de ces villes.

Identifiée de longue date par l'État comme territoire de rééquilibrage de l'Île-de-France vers l'est, définie comme site stratégique dans le SDRIF de 1994 et comme site prioritaire du contrat de plan État Région, la Seine-Amont n'en bénéficiait pourtant que bien peu dans la mise en œuvre des politiques publiques, en termes d'investissements structurants, de grands équipements, d'implantation d'entreprises et même de soutien au renouvellement urbain. En dehors de toute polémique, les grands projets tardaient ou s'enlisaient de fait. Dans ce contexte, nous avons décidé ensemble de « prendre la main », de construire une vision partagée, cohérente, unifiante - mais non uniformisante - du redéveloppement de nos territoires, de renforcer la coopération intercommunale et l'efficacité de l'action publique.

Nous avons décidé de le faire à travers une coopération associative, souple, ouverte et permettant de dégager le commun à partir du particulier et de partager réellement un objectif stratégique. Cette réelle intercommunalité de projets fonctionne effectivement. Ainsi, la synthèse du projet de territoire partagé a été adoptée par tous les conseils municipaux à la quasi-unanimité : sur 202 conseillers municipaux, 194 se sont prononcés pour, aucun contre et il y a 8 abstentions.

Peu de projets de cette ampleur peuvent se réclamer d'un tel consensus. C'est le fruit d'une méthode de travail exigeante pour dégager l'intérêt commun, et respectueuse de l'identité et de la diversité de chacun, et par ailleurs, d'un ensemble d'études de qualité

conduites par l'association. Certaines ont déjà été présentées sur les nouvelles traversées de Seine, les voies ferrées et un nouveau transport en commun permettant d'irriguer les activités économiques, mais 2004 aura été l'année d'études fondamentales et décisives pour l'avenir :

- un inventaire du foncier, des terrains et des espaces mutables, conduit par l'AFTRP, qui est véritable outil pour passer à l'opérationnel.
- un schéma d'aménagement des berges et de la vallée de la Seine, auquel ont participé, au-delà des communes adhérentes à l'association, toutes les villes riveraines de la Seine, de Paris jusqu'au département de l'Essonne. Cette étude a été conduite par l'équipe de Madame Hélène Saudecerre qui est également présente.
- l'étude de diagnostic territorial partagé et d'axe stratégique, conduite par l'équipe de Paul Chemetov et ORGECO, et qui s'appuie sur les deux précédentes.

Au terme de la phase actuelle, notamment avec les travaux de Paul Chemetov et de son équipe, les éléments de qualification du territoire sont largement développés et les orientations essentielles en matière de vision du territoire et de définition d'axes stratégiques sont mises en place. Nous sommes désormais dans une démarche de formulation forte du projet de territoire et sur la base d'une large validation politique.

Pour faire aboutir cette démarche, il convient également d'entrer dans un processus de validation par les partenaires institutionnels. C'est pourquoi, nous présentons notre vision du territoire et nos axes stratégiques à un large public d'acteurs et de partenaires dans le cadre de ces rencontres.

Il s'agit également de nous inscrire dans la révision du SDRIF, en affirmant, à travers Seine-Amont développement, notre positionnement régional comme territoire de rééquilibrage au sein de l'agglomération dense et la réalité d'une intercommunalité de projet autour de trois enjeux majeurs :

1. La redynamisation économique de Seine-Amont : il s'agit de promouvoir une évolution économique commune afin de se positionner fortement dans l'espace régional et de fixer un objectif ambitieux de densification de l'emploi local. Cette ambition nécessite des politiques volontaires d'accueil d'entreprises, d'activité, de soutien au tissu économique local, de formation et d'insertion professionnelle, ainsi qu'un renouvellement urbain.
2. L'image et l'attractivité : l'affirmation du territoire de Seine-Amont en Île-de-France passera par le renforcement de son identité, de son image et de son attractivité et en combinant des politiques de renouvellement urbain, d'accessibilité, de facilité de déplacement, d'embellissement du cadre de vie, de respect de l'environnement, notoriété du territoire. L'atout de la Seine est bien un enjeu majeur. C'est un espace à fort potentiel. L'ambition du projet de territoire est donc une stratégie de long terme pour l'aménagement des berges de Seine et des espaces qui s'y rattachent.
3. La capacité à s'affirmer sur des dossiers clés pour l'aménagement de la région capitale : l'enjeu est de faire valoir l'ambition de Seine-Amont d'un projet de territoire à part entière et de constituer une force commune pour le porter et le développer auprès de l'ensemble des partenaires institutionnels. Le territoire contribuera ainsi au rééquilibrage de l'agglomération parisienne. La révision du SDRIF est à ce titre un enjeu majeur.

Trois axes ont été définis pour le projet stratégique répondant à ces enjeux :

1. Impulser une nouvelle dynamique économique à travers trois projets prioritaires :
 - la valorisation des pôles d'excellence du territoire (santé, recherche, énergie, environnement, transport et logistique) ;
 - la mise en place d'un système d'information géographique et d'un outil de veille foncière ;
 - la promotion, la valorisation et l'animation économique fondées sur des projets concrets à l'échelle du territoire ;

2. Affirmer le territoire dans son entier, l'unir et le relier à travers les projets suivants :
 - les franchissements de Seine, l'un au niveau des Ardoines, l'autre au niveau d'Orly ;
 - l'achèvement du boulevard urbain, de la route nationale 305 et le projet de tramway ;
 - le transport en commun de la Bibliothèque nationale aux Ardoines ;
 - l'amélioration de la desserte pour les deux lignes de RER ;

3. La mise en valeur du territoire dans sa diversité à travers :
 - la requalification des zones et parcs d'activité ;
 - l'aménagement et la mise en valeur des berges de Seine ;
 - L'ouverture de nos villes vers le fleuve.

Michel Lévy

L'ensemble des enjeux et des axes stratégiques ayant été posés, Paul Chemetov va nous exposer le diagnostic présenté aux conseils municipaux et au Conseil général.

Le diagnostic du territoire : éléments essentiels

Paul Chemetov, architecte urbaniste

Je voudrais d'abord souligner deux éléments contradictoires qui apparaissent au terme de ce travail.

Ce territoire dispose de deux atouts majeurs : un foncier mutable de très grande ampleur et la présence de la Seine qui est à la fois un très grand équipement, un porteur de chalands et de symboles, ce dernier terme étant presque aussi important que le premier. La Seine porte Paris et porte également Seine-Amont. Face à la déprime démographique, l'évolution productive, l'apparition de friches et la compétition des territoires - qui n'existe pas qu'au niveau mondial - si ce projet de territoire ne gagne pas de vitesse, les tendances lourdes qui sont à l'œuvre risquent d'affaiblir ces atouts.

Il faut donc en prendre conscience, manifester une force d'approbation politique et concrétiser des projets qui ne soient pas seulement d'échelle communale mais qui aient un sens pour la totalité du territoire.

Le diagnostic

Une histoire sociale commune qui va au-delà de la déprime du territoire industriel.

Sur cette photo des années soixante-dix, on voit que les choses ont changé en plus d'une génération, mais cela crée quand même une culture commune, un rapport au terrain, aux choses et aux hommes, qui est commun à ces territoires et dont on ne peut pas faire l'économie pour le futur développement économique.

Une histoire urbaine depuis le Haut Moyen Âge qui fait de ces terrains un territoire « servant ».

Les sociologues Pinçon et Charlot disent avec ironie que Paris exporte 100 % de ses ordures, 80 % de ses morts et 60 % de ses mal logés autour de lui. C'est une vieille tradition, mais qui, aujourd'hui, ne correspond en rien à l'évolution propre - démographique, économique - des territoires. Et ce n'est pas dans cette perspective que l'on peut continuer.

Il y a une première réalité : nous sommes sous un pont, or, c'est une rareté sur le territoire de Seine-Amont. Il y a quatre fois moins de ponts qu'à Paris sur une distance comparable et deux fois moins de ponts que dans l'ouest parisien. Les cartes montrent qu'il n'y a que six passages possibles sur et à peu près 12 kilomètres. Or, les ponts ne sont pas proportionnés au nombre d'habitants mais ils apportent une commodité de relation dans l'insertion urbaine et dans les mouvements pendulaires que provoque la mobilité. La création de nouveaux liens, la reprise des liens perdus, des passerelles abandonnées sont une des conditions de l'entier de la vie de ce territoire :

Pour l'instant, le maillage de transports en commun est tourné vers Paris et ceux-ci sautent par moments « à cloche-pied » par-dessus la proche banlieue. Or, le cadencement des trains, un autre matériel, l'ouverture des gares sur les deux rives et un maillage est - ouest sont la condition d'une sortie positive, tout en sachant qu'en dehors des gares de Choisy et d'Alfortville, dont la fréquentation croît très fortement - de 40 % pour Alfortville dans les cinq dernières années - certaines gares sont en perte de voyageurs.

Quand on chemine dans toutes les voies possibles de liaisons est - ouest, un malin génie semble s'ingénier à les couper. Il n'y a que trois traversées possibles sur des rues continues quand il suffirait de quelques mètres de goudron ou d'un changement de sens interdit : la prise de conscience partagée du territoire est donc aussi la condition d'un meilleur « entier » de ce qu'il est.

Cela se traduit par des migrations internes étonnamment faibles, alors que le territoire est totalement intégré dans l'économie régionale. Or, nous ne pouvons rester une poche de non-mobilité dans un bassin d'emploi régional qui est dans cette mobilité. C'est un point auquel il faut répondre.

Ce territoire a perdu 30 000 habitants depuis 1969. Malgré une reprise significative dans les trois dernières années, notamment à Alfortville, cette faible densité de population est un facteur négatif dans le cadre de l'économie actuelle, de l'économie résidentielle, de l'agrément des investissements. Il faut construire et construire autrement. On retrouve les départs dans des communes plus lointaines. C'est-à-dire que le manque d'attraits urbains, l'atonie économique, le sous-équipement participent à l'étalement urbain, dont les conséquences énergétiques sont bien connues.

Le deuxième danger de cette déprime démographique est celui d'une différenciation entre les villes. Or, si cette différenciation n'est pas maîtrisée dans un projet commun, partagé et à travers des projets ouverts portés par les cinq communes riveraines, cela risque d'avoir des effets de « tâche de buvard » et au détriment des territoires tous entiers. Parmi les grands territoires de projets en dehors de Paris, Seine-Amont développement, même dans sa forme initiale, se compare aisément par ses surfaces à la Boucle nord et à la Plaine Commune et dépassant malgré tout démographiquement la Boucle nord et atteignant largement la Plaine Commune.

Économiquement, il y a aujourd'hui 87 000 emplois, mais deux pôles contigus, celui dont vit Rungis et celui de Créteil (Bonneuil), font que ce pôle sud-est vaut largement, dans son intérêt les deux autres grands pôles de développement de la région parisienne.

Des piliers communs

Pour affirmer ce territoire dans l'agglomération parisienne, la 305 est un élément significatif. Il y a peu de grands axes anciens, reportés territorialement. La force de la 305 est d'être aussi tangente à la Seine et d'aller jusqu'au cœur de Paris. Il faut prendre cette chance des cartes anciennes et en faire autre chose qu'un axe routier.

Il faut également une nouvelle liaison est – ouest, qui irait d'Ivry au bois de Vincennes. La traversée nord, qui est médiane de Villejuif à Créteil et la traversée sud, d'Orly à Bonneuil, en passant par Villeneuve, sont des évidences. Pour que ces territoires fonctionnent de façon urbaine, il ne faut pas surcharger la moindre venelle par des trafics qui n'ont rien à y faire. Il faut commencer à organiser l'entier de ce territoire, savoir quels sont les axes urbains, les axes de transports en commun et les axes routiers pour qu'ils vivent.

Cela suppose un certain nombre de carrefours d'échelle territoriale que nous trouverons au confluent de la Seine et de la Marne, à Villejuif et à l'entrée d'Orly. Un carrefour n'est pas un rond-point. C'est un autre lieu d'échanges.

Pour la RN 305, évidemment, il faut dépasser la simple fonction de transport : il n'est pas neutre de savoir qu'au bord d'une telle voie, un musée se construit. C'est quand même un équipement d'une autre signification qu'une station-service ou une pompe à essence. Il faut

donc qu'au travers du projet du tramway, un renversement de fonction, d'image, de partage de la chaussée en fasse une réelle colonne vertébrale du projet de Seine-Amont.

Il faut aussi faciliter les échanges de Seine-Amont : de ce point de vue, le RER comme desserte au service de la zone dense est une revendication. Le RER n'est pas la SNCF, bien qu'il soit porté par des rails. Une réelle discussion s'impose dans le prochain SDRIF. Qui dessert-on ? Favorise-t-on le diffus ? Le choix du SDRIF sera assez déterminant pour valoriser les infrastructures remarquables qui sont sur ce territoire.

Dans la transformation de ce territoire, il est certain que les grandes constructions urbaines, mono fonctionnelles - pavillons, grands ensembles, terrains industriels clos protégés par le secret de la fabrication ou par le danger supposé, friches – doivent être mixées. L'une des conditions productives actuelles est la qualité du maillage urbain. Il n'y a aucune raison d'avoir un autre traitement dans une zone d'activité que dans une zone d'habitation. La mixité, dont on parle beaucoup, commence là, physiquement, avant de commencer dans les mentalités.

Par chance, il reste encore beaucoup de terrains libres. Dans la sensibilité actuelle de nos concitoyens envers un autre environnement, dans ce qui est écrit dans la Constitution française aujourd'hui, conforter l'espace libre comme une valeur de la banlieue est un atout prodigieux. Ce qui nous a été reproché comme retard est peut-être une avance, dans une conception évidemment transformée et plus contemporaine.

La Seine : un grand équipement

Ouvrir les villes sur la Seine, comme l'a évoqué le président : nous avons la chance, grâce aux reliefs entre la vallée et le plateau, d'avoir des vues lointaines qu'il ne faut pas colmater. On voit à 10 ou 15 kilomètres, encore aujourd'hui, par temps normal.

Cela a été affirmé et doit être réaffirmé. La Seine n'est pas qu'une berge : la Seine est une vallée. La force de la Seine dans Paris est que sa coupe en travers porte sur trois à 500 mètres. Il ne s'agit pas de désarter, il s'agit de trouver des ouvertures perpendiculaires, des respirations.

La Seine n'est pas un jardin d'agrément. Elle a toujours été un fleuve de transport. Comme le montre sanofi-aventis, affirmer d'autres formes de développement économique en façade sur la Seine est une façon assez contemporaine de se poser sur le fleuve. Dans le développement de cette étude, il ne s'agit pas de reproduire le colmatage ancien mais de mettre en valeur de grands vaisseaux de l'industrie contemporaine sur ce fleuve.

Il est certain que ce pont nord est un projet déjà engagé, déjà financé pour partie et qui suppose le départ de BP. Il faut choisir. Nous ne pouvons pas garder un périmètre Seveso sur un trajet de cette importance.

Une nouvelle dynamique

Ces espaces de la Seine, l'ampleur des terrains mutables, l'espace libre comme valeur de la banlieue, peuvent donner un autre rapport à des modes de vie, d'habiter, de produire. Les conditions géographiques et physiques sont là pour créer un environnement urbain soucieux du développement durable. (*Applaudissements*)

Les axes stratégiques et les projets :

1- Impulser une nouvelle dynamique économique

Michel Lévy

Nous allons passer à la présentation du premier axe stratégique sur le développement économique, avec Pierre Gosnat : vous êtes maire d'Ivry, une ville centrale dans ce territoire qui a une vraie histoire, proche de celle du territoire en matière de tradition industrielle et ouvrière. Quelles sont les opportunités de son développement économique ? Que faut-il faire pour éviter une évolution mal maîtrisée ?

Pierre Gosnat

Comme cela a été dit par Paul Chemetov, il y a effectivement une histoire un peu commune à l'ensemble des cinq villes. Une histoire industrielle, une histoire qui a aussi été celle de la désindustrialisation et d'un déclin économique, d'un déclin urbain, au cours de ces 20 ou 30 dernières années. Pour ce qui concerne Ivry, des années 1965 à 1995, près de 20 000 emplois ont disparu, en particulier dans le secteur d'Ivry-Port qui était le quartier le plus industriel de la ville. Nous sommes aujourd'hui dans une situation tout à fait différente et c'est d'ailleurs une des réalités communes pour tout le secteur de la Seine-Amont, dont je rappelle que c'est une réalité administrative définie dans le cadre du schéma d'aménagement de l'Île-de-France et qui dépasse nos cinq communes : douze communes sont concernées.

Pour ce qui concerne nos cinq communes, nous nous trouvons actuellement avec des bases nouvelles de redéveloppement, du fait, précisément, des possibilités foncières très importantes. Il faut travailler sur ces disponibilités foncières mais, dans le rapport mené par l'agence foncière (AFTRP), il est envisagé qu'environ 500 hectares soient mutés. Dans cette ville et jusqu'à Vitry et Alfortville, nous pouvons redévelopper environ 35 hectares.

Il peut donc y avoir des développements économiques mais il faut les maîtriser. De ce point de vue, il est important d'avoir une vision des perspectives, de savoir ce que nous souhaitons, les orientations, les dominantes. Nous avons à beaucoup travailler sur des orientations comme celle du rapport entre la recherche et le développement économique, ainsi que l'enseignement, compte tenu de ce qu'est notre secteur. Ces aspects de redéveloppement économique sont très importants, parce qu'après une déperdition industrielle, dans ces quelques hectares qui nous rapprochent de Paris, par exemple, autour de 2000 emplois vont être mis en service dans les mois qui viennent.

Michel Lévy

De votre point de vue d' élu et avec vos amis et collègues des autres communes, y a-t-il des secteurs qui vous semblent être plus cohérents avec ce territoire, que d'autres ? Près de 50 % de la recherche française se trouve en Île-de-France et, en particulier, dans le sud de cette région : quelle est votre particularité, par rapport au domaine hospitalier ou aux nouvelles technologies ? Y a-t-il de fortes particularités dans ce territoire ?

Pierre Gosnat

C'est un territoire tout à fait marqué par de grands pôles liés à la santé. Par exemple, l'hôpital Charles-Foix est un lieu où nous créons un centre de recherche, ainsi qu'un centre de

formation et où nous allons créer des pépinières d'entreprises liées au secteur de la santé en travaillant avec des écoles d'ingénieurs sur l'informatisation et la robotisation.

Par ailleurs, Michel-Édouard Leclerc, qui s'installe dans quelques mois, a dit qu'Ivry devenait « La Mecque du commerce ». Paul Chemetov parlait de capitale de l'industrie. Toute une série d'emplois nouveaux se créent et se développent et nous avons une double vision. Il faut préserver les PME, PMI qui constituent un tissu très important - tout n'est pas parti avec la désindustrialisation - et il faut leur apporter des services. En même temps, il faut aussi qu'un certain nombre de très grandes entreprises s'installent et se développent dans nos villes.

Il y a des compétitions, il faut bien le reconnaître, entre les différents secteurs de l'Île-de-France. Nous considérons qu'il doit y avoir des coopérations - par exemple, avec le Val-de-Bievre, avec des villes proches comme Charenton - mais nous avons à développer des services aux entreprises et à développer cette vision avec les industriels.

Un élément tout à fait nouveau est aujourd'hui essentiel : la vision nouvelle de notre rapport avec Paris. Paul Chemetov indiquait que Paris s'est développé un peu au détriment de nos villes, en envoyant les servitudes principales vers les banlieues. Aujourd'hui, Paris se développe mais nous voyons, par exemple, avec le 13e arrondissement une situation de blocage par rapport à un certain nombre d'activités. Le déficit foncier empêche de développer l'université à Paris. Pour développer ce rapport de l'industrie et de la recherche avec l'université, nous devons, dans le cadre de Seine-Amont développement, dans nos politiques communales, déterminer des lieux de convergence avec Paris. Il doit y avoir un rapport nouveau dans les synergies entre Paris et Seine-Amont développement.

Michel Lévy

Daniel Brunel, vous êtes vice-président de la région Île-de-France, chargé de l'action économique et de l'emploi, qui est un aspect important aujourd'hui. Vous avez été Vitriot longtemps et connaissez bien ce territoire : le développement économique ne doit-il pas s'accompagner de développement social, maîtrisé et, pourquoi pas, de développement durable ? Ce territoire a-t-il encore des potentialités ? Comment, du point de vue de la Région, voyez-vous ce développement ?

Daniel Brunel, vice-président du Conseil régional d'Île-de-France, chargé de la formation professionnelle, du développement économique et de l'emploi

Il n'y a pas beaucoup d'endroits, en Île-de-France, où l'on élabore un tel type de projet qui justifie une concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, associant entreprises, élus locaux et les différents partenaires (État, régions). Il n'y a pas beaucoup de projets partagés de cette façon, en particulier par la quasi-totalité des conseils municipaux. Il faut le dire d'autant plus que c'est un vrai défi, un pari dans ce secteur qui a tant souffert de la « casse ». J'essaye actuellement de voir comment empêcher la fermeture définitive de l'entreprise SKF ou en tout cas, créer des conditions de sa requalification : c'est quand même un signe de l'histoire !

Concernant l'aspect de développement durable de ce projet, nous sommes en cours de réflexion, à la Région, pour savoir comment plus et mieux traiter cette logique, en quelque sorte permanente, et de façon indissociable le progrès social, le progrès économique et la dimension environnementale. Comme nous voulons le faire à l'échelle d'une génération et plus, cela oblige, en termes d'aménagement du territoire, à bien mailler tout ce qui participe de l'emploi - je m'en occupe avec d'autres -, du développement économique, de la formation - c'est aussi dans mes responsabilités -, et une démarche d'urbanisme, en quelque sorte spatiale, qui traite des problèmes de logement et de transport. C'est la bonne définition qui est

actée au terme d'un processus qui dure depuis deux ans. Il n'était pas évident que, dans un secteur difficile, on puisse raisonner au futur.

Paul Chemetov disait qu'il y a des rendez-vous qu'il ne faut pas rater, des courses de vitesse, en quelque sorte. Dans un monde assez impitoyable, de forte concurrence, il faut être au bon rendez-vous. Je pense que vous l'êtes, au titre de ce projet et il faut que la Région le soit avec vous.

Je voudrais insister sur les pertinences ou les opportunités de l'année 2005. C'est un projet à maturité, mais comment redynamiser ce secteur ? Je suis très sensible à ce qui est exprimé dans la charte sur la volonté de redynamisation du secteur dans cette logique de développement durable. Comme Mireille Ferri le dira, c'est au titre de la réflexion en cours sur la révision du SDRIF. Je ne conçois pas de logique d'un autre type d'aménagement en Île-de-France, si l'on ne réfléchit pas, en même temps, à porter des dimensions d'emploi, d'économie, voire d'insertion. À ce sujet-là, je vous annonce que nous allons lancer l'élaboration d'un schéma régional de développement économique, qui constituera un des volets structurants de la révision du SDRIF. C'est un vrai travail au niveau régional et départemental et nous avons commencé à en parler avec Laurent Garnier. Il ne peut évidemment pas y avoir de schéma régional si nous n'entrons pas sur une base plus territoriale.

À partir de ce qui est déjà engagé, comment votre réflexion s'inscrit-elle dans la constitution d'un schéma régional de développement économique ? Nous avons travaillé ensemble sur la labellisation au titre des pôles de compétitivité, notamment sur le pôle santé et sciences de la vie. Il s'agit d'une réelle opportunité et l'Île-de-France a ses chances dans une logique de complémentarité et non de mise en concurrence de territoires entre eux, comme nous le voyons bien dans ce secteur qui irrigue tout à la fois Paris et y compris dans le sud, la Seine-et-Marne et même l'Essonne. Ce projet est en cours et il a été lancé à un niveau de compétences, d'excellence, de filières. La Région a décidé de ne pas lâcher et nous allons décider ensemble de ne pas lâcher.

Par ailleurs, j'ai décidé de tenir cette année les états généraux des formations. Il y a, là aussi, un problème d'adéquation qui ne prend pas le sens classique d'adéquation entre l'emploi et la formation. Quels sont les besoins en emplois aujourd'hui ? Quels sont ces besoins demain ? Quelles sont les évolutions des métiers ? Quelles sont les mutations à l'échelle des entreprises et des territoires ? Je souhaite y travailler sérieusement, dans toutes les dimensions nécessaires, et en particulier, comment définir enfin, en Île-de-France, une vraie politique régionale en matière d'insertion professionnelle ? Des dispositifs, des bouts de politique ne font pas une politique régionale. Il faut travailler ensemble au niveau territorial sur l'adéquation entre la politique d'insertion professionnelle pour l'emploi et le développement économique.

Enfin, vous êtes sans doute assez en avance parmi les dix sites caractérisés comme prioritaires par le contrat de plan. Or, ce n'était pas évident il y a deux ans, mais le travail est là. Sur un plan personnel - je crois que c'est également l'opinion de Jean-Paul Huchon - je ne vois pas au nom de quoi nous relâcherions nos efforts concernant les sites prioritaires et le contrat de plan. Il ne s'agit pas seulement de savoir si les moyens sont bien engagés - même s'il faudrait en faire un inventaire - mais il y a sans doute un besoin de revalorisation : ne pas faire moins, mais plutôt faire plus et mieux. Rappelons que, de façon complémentaire au contrat de plan, il est possible de mobiliser des crédits de droit commun. Concernant les questions évoquées sur la requalification, les zones d'activités, les PMI, PME, TPE, sans même parler des grands groupes, j'ai créé en 2005 dans le budget les conditions d'un fonds

régional d'investissement pour l'emploi et la formation précisément pour dynamiser et favoriser la création d'entreprises, et je fais évidemment un appel pour que le système bancaire et financier soit aussi au rendez-vous. Il s'agit d'un levier important au niveau régional mais je pense qu'il s'agit également d'une troisième opportunité de donner du sens, de la force et de la consistance à votre projet.

Michel Lévy

Monsieur Terroir, vous êtes président du directoire de l'agence de développement du Val-de-Marne qui a été créée il y a un an et demi. C'est donc une nouvelle structure qui observe à la fois le territoire et les besoins des entreprises qui pourraient éventuellement s'installer ici. De votre point de vue, quelle est l'image et l'attractivité que peut vraiment vendre ce territoire ? Qu'est-ce que les entreprises pourraient rechercher et qui existe ici ?

Patrick Terroir, président du directoire de l'agence de développement du Val-de-Marne

Ce que j'ai entendu va tout à fait dans le sens des objectifs que nous poursuivons. Ce territoire doit être replacé dans l'agglomération parisienne et la réflexion sur ce territoire doit intégrer la position de la métropole parisienne par rapport aux autres métropoles. C'est évidemment l'enjeu.

Comme l'évoquait Monsieur Audoubert, il faut avoir de l'ambition et même une très grande ambition. Nous avons une opportunité tout à fait exceptionnelle, que d'autres capitales ont eue également, Londres avec les docks, le quartier de Poblenou à Barcelone ou Glasgow. Toutes les capitales économiques qui sont dans le jeu de la concurrence mondiale sont en train de doter ces quartiers, produits de la reconversion industrielle, d'atouts extrêmement forts pour cette compétition. Seine-Amont est l'une des chances uniques de la métropole parisienne de reconquérir du terrain qu'elle est actuellement en train de perdre, comme le montrent tous les indicateurs.

Que peut être cette très grande ambition ? On a évoqué le grand danger que ces territoires s'émiettent peu à peu, au gré des opportunités économiques ou d'habitat, ou, au contraire, que l'on ne considère pas le fonctionnement d'ensemble de la métropole parisienne et que l'on fasse ce qui est déjà fait ailleurs et qui connaît de grandes difficultés comme le tertiaire. Il faut s'interroger sur la vocation dominante et la personnalité de ce territoire. Sur ce plan, l'observation de la géographie - comme l'a fait Paul Chemetov sur la Seine - contribue beaucoup à la réflexion : ce qui devient l'un des pôles universitaires majeurs du sud-est parisien s'accompagne de l'implantation de certaines entreprises et avec Orly, d'une porte ouverte sur l'ensemble du territoire français et demain sur l'Europe et l'international. De plus, le « bateau amiral » évoqué par Paul Chemetov – sanofi-aventis – est un point d'ancrage et un aimant extrêmement fort. D'est en ouest, nous sommes entre l'université de Créteil, les centres de recherche de Maisons-Alfort, la vallée scientifique de la Bièvre et le plateau de Saclay. Pour un investisseur ou un chercheur international, ces territoires sont extrêmement proches et la division entre les communes ne doit pas y faire obstacle.

L'Agence de Développement considère que ce territoire peut accueillir des industries du savoir, la nouvelle production industrielle ne portant plus sur des objets, en tout cas dans les villes. Cette production tourne autour d'une concentration d'universités de recherche et de secteurs industriels déjà présents en Seine-Amont et aux alentours. La santé est une évidence - on se demande, d'ailleurs, pourquoi on ne l'a pas vue avant - mais il y a aussi, sur ce territoire, de l'agroalimentaire, des éco-activités – de traitement de l'environnement -, de la mécanique et de l'électronique - il y a d'ailleurs un SPL (système productif local), un

« cluster », qui s'appelle Mécatronic - et partout des industries de la communication. Ce territoire représente les industries productives du XXI^e siècle, comme d'ailleurs les autres métropoles internationales.

Cela signifie certainement une nouvelle manière de faire de la ville, en concevant un secteur productif totalement immergé dans la texture urbaine. C'est ce qui fait le dynamisme de la ville et de l'innovation sur ce territoire. Nous ne sommes plus à l'époque où l'on séparait la production de la ville, elle doit être dans la ville parce qu'elle en dépend. Il faut donc faire la ville avec d'autres acteurs, beaucoup plus variés, par exemple avec Monsieur François Ballet et les entreprises privées, qui sont maintenant partie prenante.

Michel Lévy

Par ailleurs, la puissance publique ne guide plus l'opération à 100 % et il faut une opération de partenariat. Du point de vue de l'intérêt et de l'attractivité que peut représenter ce territoire pour une entreprise, commence-t-il à être visible et que faudrait-il faire pour qu'il le soit ? Faudrait-il faire des opérations emblématiques ou bien donner un peu plus d'image à ce projet ? Que faire à cette articulation entre la volonté politique, la force publique et les entreprises, pour que ce territoire ait enfin une visibilité plus grande et plus positive ?

Patrick Terroir

C'est le problème qu'affrontent tous les territoires qui ont cette ambition. C'est évidemment un cocktail. Il n'y a pas de recette unique ou magique. Les entreprises ne tombent pas du ciel et les territoires doivent créer les conditions d'attractivité des entreprises. Cela passe certainement par des infrastructures, mais sans doute aussi par une densité de services offerts aux entreprises (services numériques, d'implantation), et par une qualité de l'accueil de ces entreprises. Si elles ont l'impression d'arriver dans un désert de relations ou, au contraire, au milieu des collectivités qui accompagnent leur développement, l'habitation de leurs personnels, cela change tout. Une dynamique doit aussi être créée par les acteurs économiques. Les grandes entreprises ont autour d'elles des fournisseurs et l'invention doit être répartie et sans doute moins concentrée par les grandes entreprises. Les chercheurs vont trouver la possibilité de créer de grandes entreprises dans des locaux d'accueil et sur un bassin d'emploi s'ils rencontrent en permanence des chercheurs, des universitaires, des entreprises. C'est la mystérieuse alchimie des clusters et beaucoup de territoires y sont arrivés. Barcelone est, par exemple, passée à la deuxième place du classement des métropoles, pour attirer les investissements étrangers. Ce n'est pas un hasard : les acteurs de cette région se sont mobilisés ensemble autour de projets, les villes ont apporté ce qu'elles devaient apporter et les entreprises se sont investies là où il le fallait.

Michel Lévy

François Ballet est directeur du centre de recherche de sanofi-aventis à Vitry-sur-Seine et représente l'une de ces vitrines : êtes-vous des pionniers ?

François Ballet, directeur du centre de recherche Vitry-Alfortville de sanofi-aventis

C'est une très vieille histoire. Dans trois ans, nous allons célébrer le centenaire de notre présence à Vitry. La première usine, à l'époque, des établissements Poulenc Frères - même pas Rhône-Poulenc - a été construite à Vitry en 1908. Puis ce fut Rhône-Poulenc, Rhône-Poulenc Rorer, Aventis, et maintenant sanofi-aventis. En dépit de toutes ces aventures, finalement, nous sommes toujours là, et contents de l'être. À Vitry se trouvent à la fois, un

grand centre de production et un grand centre de recherche, non seulement à Vitry mais à Alfortville. Il n'est pas neutre que nous soyons de part et d'autre de la Seine, sur les deux rives. Cela représente au total 2 700 personnes, si on compte l'ensemble des sous-traitants qui travaillent sur le site.

Nous avons une tradition de découverte de médicaments très importante depuis plus d'un demi-siècle : par exemple le Phenergan, le Largactil, le Flagyl, la Rovamycine, le Taxotere qui est le médicament anticancéreux le plus vendu au monde. Tout cela n'est pas très loin d'ici.

Ce territoire est intéressant pour nous aujourd'hui, parce que sanofi-aventis a beaucoup de centres de recherche en France et sur les vues aériennes des sites industriels de sanofi-aventis, notamment les sites de recherche, il y a beaucoup de « vert » autour : à Montpellier, à Toulouse, à Chilly-Mazarin près d'Orly... Or, le site de Vitry-Alfortville est très dense et industriel, mais au fond, l'originalité et la spécificité de ce territoire tiennent à cette histoire, à ce passé industriel qui laisse des traces.

Par ailleurs, ce territoire est particulier par sa très grande densité en établissements de recherche, hospitaliers et en grandes écoles. Il se situe dans le prolongement de cette poussée vers l'est, de Paris jusqu'à la ZAC rive gauche, avec l'université, les bibliothèques... On souhaite bien sûr que cela traverse le périphérique : il serait quand même fou qu'il arrête la science et la connaissance !

Je pense que cette « poussée » de la connaissance, des sciences cognitives va rencontrer ce tissu industriel qui a conservé, quelque part, une culture industrielle. On souhaite que cette espèce d'alchimie se produise et aboutisse à valoriser cette connaissance. Ce territoire si proche de Paris, si près de la Seine, si bien positionné, a donc un potentiel énorme. Je ne vois pas d'autres endroits autour de Paris avec ce potentiel.

On souhaite que tout ceci puisse se structurer et - je suis d'accord - il y faut la volonté politique - je crois qu'elle y est -, la volonté des industriels - c'est la direction vers laquelle nous souhaitons aller -, il faut que la Région et Paris nous aident, mais je crois que Paris partage maintenant cette réflexion.

Nous avons parlé du pôle de compétitivité et je voudrais faire partager l'enjeu qui est derrière cette affaire. La région Île-de-France a déposé trois projets : l'un dans le domaine des systèmes complexes et de l'informatique, l'autre dans le domaine de l'image et le troisième dans le domaine de la santé.

Sanofi-Aventis porte le projet santé qui a mobilisé - comme je ne l'ai jamais vu et je suis en Île-de-France depuis pas mal de temps - l'ensemble des acteurs dans ce domaine : les académiques, les industriels, les universités, les entreprises de biotechnologie. Nous avons travaillé ensemble pendant de nombreuses semaines - jour et nuit -, pour finaliser un projet dans le domaine de la santé. En réalité - et je ne crois pas qu'on le partage suffisamment -, les comparaisons entre l'Île-de-France et les autres grandes métropoles internationales qui se positionnent dans ce domaine de la santé et des sciences de la vie montrent que nous sommes le plus gros pôle mondial. 50 % de la recherche en France est en Île-de-France et une grande partie de ce 50 % est au sud de Paris. Il y a là un potentiel et un enjeu majeurs. Tous les éléments sont réunis pour faire de la région et notamment des territoires du sud de Paris, l'un des grands pôles mondiaux dans le domaine de la santé pour les décennies qui viennent. Quelque part, si on ne le fait pas, on risque de disparaître et c'est finalement le paradoxe. Car on voit que des pôles émergent ici ou là dans le monde. Si nous ne faisons pas cet effort de

structuration de territoire et de projet dans ce domaine, nous allons disparaître parce que les activités, les entreprises iront ailleurs.

Nous avons beaucoup travaillé, nous nous sommes beaucoup mobilisés. Même si les territoires ne sont pas positionnés en tant que tels, Seine-Amont est dans le projet de pôle de compétitivité Île-de-France à travers Charles-Foix. Nous sommes présents avec beaucoup d'organismes et d'institutions de recherche et nous sommes vraiment au cœur de cette problématique. Il faut souhaiter que – comme je le pense - nous aurons cette labellisation qui sera certainement un nouveau départ.

Michel Lévy

Ce n'est pas seulement une question d'attractivité pour le territoire, c'est presque une nécessité, aujourd'hui, compte tenu de la responsabilité de ce territoire par rapport au pôle recherche et à son positionnement international.

François Ballet

Pour moi, ce territoire rassemble beaucoup d'éléments intéressants dans le domaine de la santé et de la recherche. En partant de Jussieu, on arrive à la Pitié-Salpêtrière, le plus grand centre européen en termes de nombre de malades, d'unités de recherche..., dans le domaine du traitement des maladies neurologiques. Ensuite, on trouve la ZAC Rive Gauche avec Paris Biotech, des « métastases » de l'université arrivent maintenant à Ivry et nous sommes présentés comme le bateau amiral. Avec la Seine à côté, c'est une image qui me plaît bien. Ce territoire est donc fortement marqué et nous pouvons effectivement être un aimant, constituer une attraction. J'ai d'ailleurs oublié de mentionner l'Hôtel-Dieu dans l'Île de la Cité, l'hôpital Saint-Antoine dans le 12^e, qui n'est pas loin, etc. Il y a bien avec la Seine un axe structurant, comme l'a dit Paul Chemetov, qui est autre chose qu'une simple rivière et marque la direction de cette poussée vers l'est qui vient de Paris et qu'il faut absolument encourager.

Pierre Gosnat

Beaucoup de nos partenaires institutionnels et privés sont présents aujourd'hui, sur ce bateau. Nous avons essayé - cela va continuer avec les autres intervenants - de montrer les atouts de ce secteur et nous travaillons à un projet qui est toujours en gestation. Mais une véritable question nous est à présent posée, comme l'a évoqué Daniel Brunel, sur les rendez-vous à ne pas manquer. Au stade où nous en sommes, nous avons évidemment besoin d'investisseurs privés. On voit bien que ce sont essentiellement les investissements privés qui ont fait évoluer la physionomie de ce secteur. Mais, au moment où nous travaillons sur les questions du schéma d'aménagement, où l'évaluation des contrats de plan est à faire, il y a effectivement une véritable question d'investissement public massif. Il est pratiquement impossible de penser que ce secteur puisse se développer s'il n'y a pas, ce qu'évoquait tout à l'heure Paul Chemetov : les ponts, les traversées et les moyens de communication.

Sur la RN 305, qui est située dans la partie haute de Seine-Amont développement, il y a quasiment 50 000 voyageurs par jour. Par ailleurs, le réseau de transport est totalement insuffisant. Comment développer l'économie et l'urbain s'il n'y a pas ces réseaux-là ? C'est la même question pour la RN19, à proximité d'ici. Il y a une obligation d'investissement public massif si nous ne voulons pas rater les rendez-vous que nous nous sommes donnés.

François Ballet

Nous avons la chance d'avoir des centres de recherche dans le monde entier, notamment en Allemagne et aux États-Unis, et il est intéressant de faire des comparaisons. À Francfort, à Bridgewater, près de New York, et également près de Philadelphie, les acteurs publics se mobilisent pour faire en sorte que les infrastructures autour des sites correspondent aux besoins. Ils font preuve d'une forte mobilisation parce qu'ils ont compris l'enjeu et qu'ils savent que les infrastructures et également les liens scientifiques et tout le reste... - mais notamment des infrastructures de qualité et adaptées aux besoins - sont une façon de fixer les activités et de les pérenniser localement. Il n'y a pas de raison pour que nous n'ayons pas le même niveau de mobilisation en France. Depuis quelques années, il y a une vraie prise de conscience des uns et des autres et un réel alignement. On comprend bien nos contraintes, notre positionnement stratégique et le fait que nous allons dans le même sens, mais ne croyez pas que cette démarche et ce dialogue n'existent pas dans les autres pays.

2- Affirmer le territoire dans son entier : unir et relier

Michel Lévy

Nous allons évoquer un thème essentiel, les transports et les déplacements. Nous ne pouvons pas parler de développement de territoire sans parler de développement économique, mais aussi des moyens à mettre en œuvre pour relier les hommes et unir ce territoire comme le projet l'a formulé.

Daniel Davaisse, on prévoit à l'horizon 2015 une augmentation de 70 % des déplacements. Ne risque-t-on pas l'asphyxie quand on voit déjà la situation actuelle sur ce territoire, en particulier sur les questions de franchissements et de la liaison nord – sud à partir de la RN 305 ? Quelles réponses prioritaires doit apporter ce territoire sur cette question des transports et des déplacements ?

Daniel Davaisse, maire de Choisy-le-Roi, vice-président du Conseil général du Val-de-Marne, chargé des transports et des déplacements

La question des déplacements est posée actuellement avec force dans la région parisienne, notamment avec la modification du syndicat des transports d'Île-de-France. Concernant notre territoire, la saturation des déplacements et la volonté de restructuration de ce territoire sont tout à fait indissociables et on doit les faire valoir auprès de l'ensemble des pouvoirs publics. Si nous n'y parvenons pas, nous aurons de grandes difficultés à mettre en place ce territoire. L'aide des pouvoirs publics est une nécessité absolue en la matière.

Nous savons tous ici que notre territoire est complètement saturé et surchargé et qu'il manque ces deux traversées de la Seine : on compare toujours avec Paris où il y a 800 mètres entre deux ponts, alors que nous en avons trois sur douze kilomètres. C'est complètement aberrant, d'autant que nous sommes dans une zone dense qui se compare facilement avec Paris. Il faut donc arriver à travailler sur ces questions fondamentales.

L'étude qui a été faite montre la nécessité d'un pont qui relie les deux côtés Vitry–Alfortville et également celle d'un effort très important - ce n'est pas seulement parce que Choisy-le-Roi apparaît dans cette affaire - sur la traversée de Seine au sud, dont le retard se mesure aujourd'hui à travers les grandes difficultés rencontrées. Il s'agit également du pont sud et de Paris, dont on parle évidemment beaucoup. Nous devons nous lier à Paris par l'axe

nord – sud, j’y reviendrai, ainsi qu’aux grands pôles dans ce département, qui en ont besoin. Je pense notamment à Bonneuil, au triage de Villeneuve-Saint-Georges et à l’aéroport d’Orly, Gaston Viens ne me contredira certainement pas. Nous avons besoin d’une liaison transversale tout à fait importante et c’est également valable dans le domaine de la recherche, si l’on pense à Créteil qu’il ne faut pas oublier parmi tous ces axes. Il s’agit donc des liaisons nord – sud et est – ouest

C’est tout à fait nouveau dans notre département et dans cette partie du territoire. Paul Chemetov disait que nous avons été un territoire servant. Si nous voulons apporter notre force de frappe à la région parisienne, nous avons besoin de transports structurants nord – sud et est – ouest. Cela implique des renforcements extrêmement importants de toutes les grandes artères existantes et leur prise en considération véritable. Les retards sont évidents : je pense notamment à la RN 305, au RER sur lequel René Rouquet reviendra, à ces fameux ponts. C’est une bataille absolument incroyable au point que l’on a laissé dire « que les départements se débrouillent », et cela risque encore d’arriver.

Il est impossible que les départements se débrouillent. Nous ne le pouvons pas. On connaît de multiples exemples de saturation. Excusez-moi de parler de ma ville, mais en termes de circulation des camions, cela devient effarant. Est-ce attractif de voir passer des camions à longueur de temps ? Il faut donc de véritables zones de desserte, des zones nouvelles, des zones de transport, de retour au fret ferroviaire - je crois que c’est très important de le voir, à la fois sur le marché d’intérêt national de Rungis - sur le pôle de Valenton et sur celui de Villeneuve-Saint-Georges, de manière à ce que cette partie de notre département soit véritablement irriguée par des transports de caractère absolument nouveau.

Dans le projet, nous avons détaillé l’ensemble de ces transports. Il y a des exemples importants de blocage. À Choisy, par exemple, au carrefour Rouget-de-Lisle ce matin, ceux qui venaient du sud ont mis trois quarts d’heure de plus. Ce carrefour est bloqué et, même lorsqu’on va dans l’autre sens, vers Orly. Si l’on ne débloque pas cette affaire, nous aurons un sérieux problème. Ensuite, du point de vue économique, je crois qu’il faut regarder avec force ce qui doit se passer au niveau de la gare des Ardoines. Si nous n’avons pas cette gare, comment va-t-on faire ? Comment peut-on faire ? Enfin, sur l’axe nord – sud qui est très important, nous allons déjà travailler sur un transport, un TCSP vers Paris. L’axe évoqué par Monsieur Ballet est fondamental et il amène sur un axe de la recherche nord – sud. Et nous avons un axe de la recherche est – ouest. Dans ce département, il faut donc retravailler l’ensemble de ces domaines.

Michel Lévy

À présent que vous êtes tous ensemble, n’avez-vous pas le sentiment d’être plus forts sur ces questions ? Vous avez certainement travaillé un peu seuls jusqu’à présent ?

Daniel Davaisse

Nous ne sommes pas seuls, mais nous sommes insuffisamment soutenus. Je le dis très fortement. La valorisation de ces territoires est l’un de nos grands objectifs et passe par une implication beaucoup plus forte des pouvoirs publics. Nous aurons beau travailler - Monsieur Ballet en a donné un bel exemple -, si nous ne pouvons pas y compter, je me demande si cela va suffire, vu l’ampleur des nécessités et des moyens à dégager et sauf à se maintenir à un niveau moyen alors que notre territoire est fondamental pour la région parisienne.

Michel Lévy

Monsieur Rouquet, vous êtes maire d'Alfortville et vous êtes l'un des députés, fortement représentés au sein de l'association. Vous avez fait plusieurs interventions auprès du gouvernement dans les questions à l'Assemblée, notamment sur la question du RER. On a aussi indiqué que ces deux lignes étaient inscrites en priorité dans les études du schéma directeur de lignes du STIF. Quelles sont les priorités dans la rénovation de ces lignes ?

René Rouquet, député – maire d'Alfortville

Avant d'intervenir négativement, je voudrais dire que je partage les ambitions définies par Pierre Gosnat et par les intervenants précédents. Et je voudrais également nous féliciter d'avoir développé autant de choses dans le cadre de Seine-Amont.

Comment est-on arrivé à un tel développement des conditions de desserte dans ce secteur ? Je partage le constat sur les difficultés. Nous menons un grand combat sur les ponts depuis quelques années, notamment avec le maire de Vitry. Je crois que pour le vice-président de la Région et le président Huchon, ces sujets constitueront forcément une des priorités - sinon la priorité – pour le Val-de-Marne, dans le débat sur le schéma directeur. Cela me paraît important.

Au-delà des ambitions, il faut également constater l'état actuel des choses. Nous sommes dans un secteur sinistré au niveau des transports en commun, il faut le dire et parler notamment du RER D, que je connais très bien. Je pratique en effet le harcèlement à l'Assemblée nationale. Dans ces fameuses questions orales, où je n'ai pas encore réussi à avoir une seule fois le ministre des transports et de l'équipement – c'est un secrétaire d'État, et souvent, celui à la mer qui me répond ; certes, on rejoint la mer avec la Seine et j'y vois une note d'humour -, on me parle de la réflexion, d'un aiguillage à Melun... Mais nos habitants ne peuvent plus supporter le mauvais fonctionnement du RER. Il n'a jamais trouvé sa vitesse de croisière et ne la trouvera jamais : on n'a pas mis les moyens suffisants en matériel, en recherche et en études.

Ce sera l'un des premiers sujets à étudier à l'avenir. J'espère chaque fois une réponse et je me demande comment les gens parviennent à supporter cela. Dans le RER D, de petites pancartes affichées par les usagers annoncent qu'ils vont déposer des plaintes pour non-satisfaction du droit élémentaire de se rendre au travail dans les meilleures conditions.

La Région devra bien sûr examiner ces problèmes, avec les transferts qui vont se faire prochainement et le harcèlement pratiqué aujourd'hui au niveau national va se transformer. Mais ces problèmes ne se régleront pas sans une forte implication de l'État. Au-delà de la volonté du Conseil général et du Conseil régional – dont je suis par ailleurs convaincu -, l'État devra s'engager très fortement sur le plan financier pour pouvoir sortir de cette situation dramatique. J'emploie des mots très forts parce que l'on ne peut plus supporter cela.

Michel Lévy

Pour essayer de positiver cette séquence, que faudrait-il faire si nous voulons avancer ? Paul Chemetov évoquait les transports en commun « à cloche pied », avec des fréquences ou des arrêts qui ne sont pas systématiques dans certaines communes. Il y a un problème de confort, un problème d'horaires. Quelles sont les questions qui se posent ?

René Rouquet

Il faut faire une étude fine, une photographie de ce qui existe et mettre les moyens où cela est nécessaire. À Alfortville-Vert de Maison, le nombre de voyageurs a augmenté de plus de 50 % dans les cinq dernières années, alors que l'on régresse au niveau matériel et que des accidents mortels se produisent régulièrement. Il y a 18 mois, un accident a été provoqué par la vétusté des matériels. C'est donc un très gros problème. Compte tenu de cette croissance et des ambitions que nous affichons, il faut mettre énormément de moyens et un fort engagement de l'État.

Michel Lévy

Francis Rol-Tanguy, vous êtes directeur régional de l'équipement. Vous êtes interpellé par les propos de René Rouquet et vous gérez également l'ensemble des infrastructures. Pouvez-vous répondre mais aussi revenir sur les enjeux de ce territoire en matière d'équipement, sur ce qui est déjà fait et ce qu'il faudrait faire, du point de vue de l'État.

Francis Rol-Tanguy, préfet, directeur régional de l'équipement

La photographie qui sera prise en compte dans l'élaboration du schéma directeur est celle d'un territoire dont les potentialités sont parmi les plus fortes de la zone dense par ses capacités et ses besoins de développement. En même temps, nous sommes à un moment où la définition du projet de territoire prend corps. Concernant les transports, je rejoins assez Paul Chemetov sur le fait que le RER doit être l'outil de la zone dense. C'est d'ailleurs comme cela que le RER A a été conçu et que le RER B va être réformé et c'est ainsi également qu'il faut réfléchir aux RER C et D.

Dit de cette façon et ici, tout cela est très facile. Cela l'est peut-être moins vis-à-vis des quatre départements de la grande couronne. Tout le monde partage les soucis exprimés par René Rouquet et nous y travaillons. La DRE comme le syndicat des transports d'Île-de-France, réfléchissent et font des propositions. Alors que le transfert à la Région est imminent, dans les esprits, il est déjà réalisé.

Cela veut dire que nous sommes aussi à l'heure des choix, faute de quoi on ne répondra pas aux questions posées. Dire que le RER doit être l'outil de la zone dense suppose des choix et une réflexion sur les niveaux de services que l'on veut offrir. La problématique des 10 ou 15 prochaines années est de faire en sorte que, dans la zone dense, les trois départements de la petite couronne trouvent les mêmes services qu'à Paris en termes de transports collectifs. Les RER, qui sont le moyen lourd de desserte de cette proche banlieue et de cette zone dense, doivent fonctionner comme le métro parisien. Ce n'est pas le cas à l'heure actuelle et c'est la priorité des 15 ans qui viennent.

Naturellement, parmi les modes de transports moins lourds, il faut boucler la RN 305. Le schéma de principe de la RN 305 a été adopté en 1977 : il s'agit donc d'une sorte de record régional, même si le niveau régional n'est pas le seul responsable. Nous disposons à présent des procédés opérationnels pour conduire ce redimensionnement de la 305 et je crois que ce sera une artère splendide à terme, ce qui inclut également l'accueil des musées évoqué par Paul Chemetov. Cela est d'autant plus certain, si Paris obtient les Jeux Olympiques.

Par rapport aux autres projets de la zone dense, je suis profondément persuadé qu'il y a en Seine-Amont des atouts comme nulle part ailleurs et que c'est une des questions essentielles pour les cinq ans à venir. Mais il faut certes changer d'optique si nous ne voulons pas réaliser en 35 ans ces projets et c'est certainement le projet le plus en retard dans la zone

dense, contrairement à ce qui a été dit, même si ce n'est pas en ressassant ce qui s'est passé que l'on va regarder devant.

Il faut transformer cela en chance et c'est possible si l'on regarde par exemple Issy-les-Moulineaux et ce qui se développe sur la Seine au nord. Sachons regarder cette vérité en face pour se demander, non pas comment passer premiers - ne prenons pas trop le langage de la compétition sur cette matière - mais de quels moyens a-t-on besoin ?

L'État ne dit plus « il y a là un vrai projet, je m'en occupe, je mets les hommes et les moyens pour cela, poussez-vous, nous allons faire ». Cet État-là n'existe plus et il vaut mieux se le dire. Ce sont les collectivités qui prendront cela en main et devront aller chercher les concours du Conseil général et de l'État, qui n'est pas absent et sait le manifester. C'est à elles de se donner les moyens de porter ce projet et c'est ce qu'il faut réussir. La question est posée d'abord au maire, puis au Conseil général, et Seine-Amont développement a, de ce point de vue, la bonne approche en se demandant : comment fait-on cela ? Comment l'incarner - je pense que c'est nécessaire - avec une autre ampleur qu'aujourd'hui ?

Michel Lévy

Il existe une forme de compétitivité entre les territoires. L'enveloppe financière n'étant pas extensible, le territoire de Seine-Amont est-il en bonne place ?

Francis Rol-Tanguy

Il y a une compétition, ce n'est pas la peine de le nier ni de la prendre comme un terme générique. Les moyens publics sont forcément limités et les choix s'opèrent de plus en plus sur le réalisme, la portée, l'existence et la qualité des projets.

Il est évident qu'il y a eu davantage d'argent public ailleurs qu'ici. Je le dis comme représentant de l'État. Les communes ont certainement fait ce qu'elles avaient à faire, le Conseil général pour une part aussi, mais il y a certainement plus d'effet multiplicateur ailleurs et ce sont des choses qui doivent faire réfléchir.

En même temps, aujourd'hui, avec ce chiffre mythique de 500 hectares pouvant muter, il s'agit d'être à la hauteur du projet qui se dessine et qu'il faut peu à peu solidifier, clarifier et transformer en actions concrètes. C'est ce que j'essaierai de faire vis-à-vis de mes partenaires de Seine-Amont. Nous avons un exemple d'avancée vis-à-vis de ces terrains mutables de la SNCF et de RFF sur Vitry, qui concerne aussi sanofi-aventis. Tout cela est quelque part dans cette dynamique du pôle de compétitivité.

Il est inutile de tout attendre de l'État, mais quand on a eu besoin de nous, je pense que nous avons été là. Inutile de nous demander ce que nous ne saurons plus faire dans un cadre décentralisé, mais il nous appartient de savoir assumer, là où l'État est encore présent et a des capacités à faire. En prenant chacun le bon rôle, nous pourrions faire en sorte que les « tuyaux » arrivent un peu mieux en Seine-Amont.

Michel Lévy

Merci de votre franchise. La parole est à Monsieur Davaisse puis à la salle.

Daniel Davaisse

Avec cette étude de territoire et les autres études, nous avons voulu montrer qu'une mutation devait s'opérer dans cette partie de la région, qui n'a pas pu s'opérer auparavant pour de multiples raisons, historiques, politiques..., mais qui est nécessaire aujourd'hui.

La notion de « territoire prioritaire » a peut-être du plomb dans l'aile, mais reste fondamentale. Toute une série de retards dus à l'Histoire sont à rattraper ici. Le territoire n'a pas été servant partout en région parisienne ! Si nous ne prenons pas à cœur ce que représente Seine-Amont pour l'avenir de la région, en termes de recherche, de pôles d'activité (Orly, le Marché d'Intérêt National...), si nous ne mettons pas ces infrastructures à la hauteur où elles devraient être, il s'agit d'un nouveau recul pour la région elle-même.

Nous avons un projet sur lequel nous sommes assez rassemblés et où des choses avancent, comme Francis Rol-Tanguy l'a montré. Concernant les transports et la 305, les débats vont être tranchés à travers la concertation préalable lancée par le syndicat des transports d'Île-de-France, mais il y a également une réelle volonté de créer un système de transport correct jusqu'à Choisy et bien au-delà, jusqu'à l'aéroport d'Orly et nous en attendons un effet structurant très important pour le développement de nos villes.

Concernant les modes de transport, le RER A ne pose peut-être pas les mêmes problèmes - il y a des problèmes de saturation - mais surtout il ne nourrit pas, comme le métro nourrit Paris, des villes comme Ivry, Vitry, les Ardoines, ce qui est fondamental pour le projet, pour la recherche, puisque ce sont des trains au quart d'heure - vingt minutes. Ce qu'a dit Francis Rol-Tanguy concernant les deux RER me semble aussi fondamental et doit être défendu, vis-à-vis de l'État, mais aussi des choix qui doivent être faits dans la région.

Philippe Panerai, Urbaniste

Je m'interroge sur le RER comme outil de la zone dense. Je suis tout à fait d'accord sur l'idée que le RER infrastructure de transport public pourrait susciter davantage de densité, ce qui apporterait une meilleure rentabilité et un certain nombre d'avantages. Faut-il appliquer cela aux départements de la première couronne, c'est-à-dire poursuivre une vision radio concentrique de Paris où, plus on s'écarte du centre, plus la densité serait faible ?

Dans une agglomération importante, forcément multipolaire - même si Paris reste la ville historique centrale sans concurrents -, ne faut-il pas penser cette densité liée aux grandes infrastructures de transport existantes et à venir comme de grands corridors denses bordés zones moins denses - offrant un choix aux populations -, voire de zones boisées ou agricoles ?

Laurent Garnier

Nous attendons évidemment un accompagnement financier de l'État. Pour des projets comme les traversées de Seine, dont on a évalué les coûts, on sait parfaitement qu'ils ne peuvent pas être supportés par le seul département, les collectivités locales et la Région.

Mais nous n'attendons pas que cela de l'État. Sur un certain nombre de sujets, il peut manifester une réelle volonté de rééquilibrage en termes d'aménagement, qui est essentielle. Par exemple, le Val-de-Marne est candidat pour accueillir l'Institut national du cancer, créé dans le cadre du Plan cancer. Or, il y a de grandes chances pour que cet institut soit situé sur l'Île Seguin. C'est une décision de l'État, le plan a été décidé par l'État et l'institut est créé par l'État. Dans son acte de candidature, le Département a fait des propositions de mise à disposition de foncier. Le potentiel de recherche existant, en particulier dans l'oncologie rencontre un problème de lisibilité : accueillir cet institut, c'est rendre ce potentiel plus lisible au niveau international. Ce n'est pas une décision qui aurait des conséquences pour l'État en termes financiers puisque cet institut va de toute manière être créé. C'est un choix. Deuxième exemple, même si on se félicite qu'il y ait eu des implantations importantes d'entreprises dans le département - montrant d'ailleurs que notre territoire est de plus en plus attractif -, la réforme des politiques d'agrément n'a pas produit de changement fondamental.

Concernant la mise en révision du schéma régional, je pense nécessaire d'évaluer ce schéma avant de discuter de sa refonte. Or, pour l'ensemble des élus, des acteurs économiques, etc, ce schéma régional n'a pas atteint ses objectifs. Mais il faut aussi réfléchir aux raisons pour lesquelles il ne les a pas atteints. Bien évidemment, les politiques - en termes de programmes, contrats de plan - n'ont pas été à la hauteur, même si nous avons obtenu dans le dernier beaucoup plus que ce que nous avons obtenu dans les précédents. Des mécanismes ont également perduré et maintenu ce déséquilibre, comme le montre le nombre de mètres carrés de bureaux mis en chantier à La Défense ou à l'Île Seguin. Je suis tout à fait heureux d'entendre cette volonté de rééquilibrage, mais cela doit traduire dans les faits et en particulier à travers les politiques de régulation. L'État a encore des moyens, aujourd'hui, pour influencer en termes d'aménagement pour atteindre cet objectif de rééquilibrage.

Michel Bleier, BERIM

Concernant le rapport entre le territoire et le transport, on a parlé des axes nord – sud et est – ouest mais ne pourrait-on pas plus simplement regrouper l'ensemble des liaisons extérieures du territoire à l'intérieur du territoire ? C'est aussi une caractéristique du territoire, que l'on puisse se déplacer d'un point à l'autre de ce territoire et rejoindre un autre point dans une durée limitée. N'est-ce pas un critère supplémentaire à intégrer dans le cadre des problèmes de territoire et de transport ?

Michel Lévy

La politique de déplacement peut-elle laisser des espaces libres, affectés à des zones moins denses ou concentrées à côté de moyens plus forts pour les zones denses ?

Francis Rol-Tanguy

Concernant cette région multipolaire de l'Île-de-France, la direction régionale de l'équipement est restée fidèle à ce qui a été fondé dans les années soixante par la réflexion de Paul Delouvrier. Nous continuerons à défendre dans le schéma directeur un aménagement, non pas concentrique, mais multipolaire de l'Île-de-France. Mais cette volonté de développement multipolaire de l'Île-de-France aboutit forcément à un compromis entre la poussée radio concentrique - Paris est Paris, ce n'est pas contournable - et la volonté de créer par endroits des concentrations plus denses.

Il est évident que la densité de la banlieue sera globalement inférieure à celle de Paris, mais on peut certainement jouer sur des approches différentes en fonction de la capacité de la desserte du transport collectif. C'est pourquoi la direction régionale de l'équipement essaie de voir dans ses études comment on peut avoir un système RER qui ressemble un peu au métro parisien. Par ailleurs, il faut qu'il aille jusqu'au cœur de ces points de concentrations dans la grande couronne, ce qui est déjà un peu le cas pour les villes nouvelles, comme Roissy. Peut-être faut-il refonder quelques principes : il faut regarder le service, la fréquence ; il est certain que Choisy ou Alfortville ont peut-être des RER toutes les cinq minutes, mais ce n'est pas le cas des autres gares. Dans une zone industrielle comme celle Rungis, une halte toutes les vingt minutes n'est pas pensable pour une telle concentration d'emplois. En contrepartie, il faut également savoir répondre aux grands banlieusards qui sont aujourd'hui dans les départements de la grande couronne et on ne pourra pas se passer de l'invention d'un troisième niveau, si l'on fait effectivement du RER l'outil de la zone dense. Nous devons répondre à tous ceux qui viennent travailler en première couronne ou à Paris.

Ce schéma multipolaire est donc une sorte de sacerdoce que nous portons, je crois, à juste titre, même si les phénomènes économiques sont bien dans la concentration.

Concernant la question de l'agrément et du développement économique, comment le préfet de Région, aidé par la direction régionale de l'équipement, utilise-t-il cet outil aujourd'hui ? Notamment en première couronne et dans toute la moitié est de l'agglomération, une politique de délivrance de l'agrément « les yeux fermés » a été menée, notamment vis-à-vis des questions d'habitat. Environ 400 000 m² d'agréments de bureaux ont été délivrés dans les cinq à six dernières années à Ivry, sans une quelconque convention d'équilibre en termes de logements, alors que c'est le cas d'à peu près toutes les communes des Hauts-de-Seine qui ont aujourd'hui un développement important de bureaux. Naturellement, les années 2001, 2002 et 2003 n'ont certainement pas été les meilleures années des marchés de bureaux, mais celui-ci est reparti. Le préfet de Région a pris des décisions de refus d'agrément dans la dernière période mais aucun acte de ce type n'a touché des départements comme le Val-de-Marne ou la Seine-Saint-Denis, pour la première couronne, justement au nom de cette nécessaire réindustrialisation.

D'ailleurs, les résultats du recensement montrent que, pour la première couronne parisienne, le point d'inflexion est passé en termes de population ou d'emploi. Il est même significativement passé, même s'il n'était peut-être pas si bas que le recensement de 1999 l'a montré. En tous les cas, la tendance est réelle et elle est d'ailleurs visible également à Paris. Ce « coup de pied au fond de la piscine » a été donné et il faut à présent s'appuyer sur cette dynamique. Pour ce qui est de l'État, la priorité est aujourd'hui, face à la pression qui s'exerce en matière de logement, la capacité à produire du logement et, au premier chef, dans cette zone dense où les services existent et qui a la plus grande facilité d'accueil de la population. Nous sommes très loin de ce qu'il nous faudrait faire en matière de logements, sociaux ou non, et il faut absolument tendre vers des chiffres beaucoup plus importants. Cela suppose des opérations phares, car tout ne peut pas se faire par de petites opérations de 50 logements, ici ou là. À ce titre, Seine-Amont peut effectivement être une chance pour l'Île-de-France qu'il faut que nous saisissons ensemble.

Alain Audoubert

Je pense que la question de la multipolarité de la région Île-de-France n'est pas tout à fait le problème posé. En réalité, nous sommes dans le pôle central de l'Île-de-France et la métropole ne se limite plus à Paris intra-muros. Voilà pourquoi le maillage en transports en commun doit être comparable à celui des 13e, 14e et 15e arrondissements au début de ce siècle et nous en sommes loin. De même, le quartier de l'Opéra n'est pas le plus dense de Paris. C'est le 15e arrondissement qui est devenu l'arrondissement le plus peuplé de l'Île-de-France. Et nous ne sommes pas très loin des densités qui étaient celles du quartier de Vaugirard, lorsque le métro s'est mis en place.

La question est de savoir si nous continuons l'expansion de la région parisienne avec tout ce que cela coûte en temps, en pollution, en dépenses énergétiques. On regarde la A4 et la A6 et l'on voit bien comment ça se passe. Je trouve que nous avons intérêt à densifier et cela fait partie de notre projet : nous avons mis l'accent sur le développement économique et la densification en emplois, mais densifier ce cœur de la région parisienne en habitat est tout à fait nécessaire à l'équilibre de la région. De ce point de vue, avec 48 000 ou 58 000 voyageurs par jour sur la 305, on ne sait comment faire monter les suivants qui n'ont pas le droit d'aller à Paris parce que la pénétration des voitures dans Paris est de plus en plus limitée. Il est absolument nécessaire de progresser très rapidement, car nous sommes confrontés à la desserte de RER en « sauts de puce ». La fréquentation de la gare centrale de Vitry est en baisse, parce qu'il devient dissuasif de passer par cette ligne sur laquelle on est confronté à

des retards et à des trains régulièrement supprimés et qu'il vaut mieux marcher un peu plus pour aller chercher le bus ou le métro plus loin.

Je reviendrai plus tard sur une question clé : si la métropole parisienne a réellement un sens pour le développement national, je ne comprendrais pas que l'État dise : « Débrouillez-vous avec la Région, les départements et les communes ».

Daniel Davisse

Il faut que chacun mesure l'effort à faire si nous voulons vraiment soutenir ce projet. Il faudrait certes analyser sur le plan historique le retard qui a été pris - le territoire servant est une belle image que nous avons été et que nous avons encore failli être -, mais ces questions de transports sont fondamentales pour la vie quotidienne et l'apport à l'économie générale de la région. C'est pourquoi nous les prenons véritablement à cœur : l'engorgement de certains pôles A4, A86, lié à toute la circulation camions, les problèmes écologiques... Et chacun sait bien que le développement économique repose aussi sur des infrastructures de transport importantes, nouvelles et adaptées au territoire.

Ce territoire a besoin d'un regard spécifique sur ces questions fondamentales. Je le constate en tant qu'administrateur du STIF et je suis inquiet quand j'entends parler d'un développement de la grande couronne, de rapports avec Paris assez complexes, assez difficiles. Même si les questions sont posées, il faut avoir une vision globale de la région parisienne avec ses territoires qui ont besoin de redéveloppement, d'infrastructures fortes, en s'appuyant sur les possibilités économiques considérables, comme celles de notre territoire.

Le Conseil général du Val-de-Marne a pris un avis favorable sur la transformation du STIF, parce que la décentralisation permet de prendre en compte les questions locales pour ce qu'elles sont. Par contre, nous avons refusé le transfert des routes tel qu'il se fait aujourd'hui et qui est insurmontable dans les conditions actuelles, comme l'ont fait également 60 ou 70 départements en France. Sans véritable partenariat sur ces questions, nous ne pourrions pas répondre à notre volonté actuelle de développement économique.

3- Mettre en valeur le territoire dans sa diversité : le paysage, les politiques urbaines, la Seine

Michel Lévy

Gaston Viens, vous êtes maire d'Orly et vous avez été premier président du Conseil général. Vous connaissez donc bien le département et ce que vous avez fait à Orly, en matière d'architecture est important : peut-on avoir aujourd'hui une vraie qualité urbaine quand on est en zone dense en région parisienne ?

Gaston Viens, maire d'Orly

Orly a adhéré à l'association Seine-Amont développement, parce que notre ville est engagée dans un projet urbain « Créer la ville » depuis de nombreuses années. Dans le prolongement de réalisation de ce projet, la question de la reconquête de la Seine s'est posée. Orly est une ville de la Seine, mais on ne le sait pas ou on ne le sait plus : les Orlysiens ignorent la Seine parce qu'elle a été coupée de la ville par les voies de chemin de fer et nous n'y avons pratiquement plus accès alors que c'est une zone très intéressante à exploiter. C'est également vrai pour les autres villes de Seine-Amont et nous ne partons pas de rien. Monsieur

Colot a travaillé, pendant de nombreuses années sur notre territoire avec la mission Seine-Amont. Même s'il s'est un peu retrouvé « entre l'enclume et le marteau » et que sa mission a été très difficile, il avait des idées que nous devons maintenant mettre en œuvre dans les conditions nouvelles qui nous sont faites actuellement.

La Seine est en définitive la colonne vertébrale de Seine-Amont et la 305 est une voie dont on a également parlé. Il faut que nous aménagions ce territoire et les propositions faites sous la direction de Paul Chemetov devraient nous permettre d'avancer.

Michel Lévy

Comment faire aujourd'hui pour que les habitants retrouvent les berges de Seine ? Est-ce encore possible et est-ce important selon vous ? Orly est connue pour son voisinage avec l'aéroport ou les zones d'activité : peut-on imaginer se promener sur les berges de Seine demain ? Est-ce une reconquête possible pour Orly, comme pour les autres communes ?

Gaston Viens

C'est important mais le problème est d'y accéder. Les voies de chemin de fer isolent le reste de la ville de la Seine. Nous réglerons ce problème en aménageant le territoire comme nous le faisons actuellement.

Par exemple, nous avons installé, avec la Chambre de commerce et d'industrie de la région parisienne, un centre de formation industrielle en plasturgie, métiers du froid et métiers du véhicule industriel. 450 élèves y viennent chaque jour. C'est un équipement très intéressant, qui se situe à la gare des Saules et donc à proximité de la Seine. Si l'on continue à aménager ce territoire, le besoin de la traversée de la Seine se fera sentir et cela permettra de mettre fin au « cul-de-sac » actuel, avec une ouverture vers la plaine centrale, vers Créteil, qui sera très importante, non seulement pour Orly mais pour l'ensemble de la région.

Nous travaillons, aidés par la région Île-de-France, sur l'aménagement d'un boulevard urbain nord – sud qui desserve l'aéroport d'Orly depuis la plaine centrale. Nous avons réalisé une tranche importante au « fer à cheval » et nous allons poursuivre le travail jusqu'à la gare des Saules et jusqu'au centre administratif dont vit Orly. C'est une voie qui va prendre une importance considérable.

Michel Lévy

Alain Audoubert, président de Seine-Amont développement, vous êtes également à l'association des Maires d'Île-de-France, président de la Commission des Villes bordées d'eau. Avez-vous travaillé sur la Seine comme élément du paysage, élément fort de la culture et du rapport avec les habitants ? Pouvez-vous nous dire un mot sur les risques d'inondation, puisqu'en 2003, la Seine s'est rappelée au bon souvenir des Franciliens ?

Alain Audoubert

De nombreux endroits dans nos villes sont touchés par les risques d'inondation et cela appelle un certain nombre de réglementations. Il y aurait certainement d'autres choses à faire, notamment approfondir la réflexion sur la gestion de la crise. Au plan urbain, s'il y a beaucoup d'endroits où les maires se plaignent des contraintes liées aux risques d'inondation, et malgré certaines situations difficiles - je pense à René Rouquet dont la ville est entièrement submergée s'il y a une inondation du type de celle de 1910 -, le plan de prévention des risques qui a précédemment été pris dans le Val-de-Marne, permet de ne pas bloquer complètement tout aménagement urbain. Lorsqu'il faut implanter de nouvelles entreprises, lorsqu'on

construit du neuf, on sait maintenant s'y adapter. Il y a un surcoût, mais on trouve des solutions.

Concernant le fleuve, d'une façon générale, notre démarche est de ne pas considérer le fleuve comme un risque, une barrière, un porteur de nuisances ou un simple moyen de transport, mais de le prendre en compte – comme le rapport de la ville au fleuve - comme un grand équipement d'aménagement du territoire de la région parisienne. Dans les schémas ou les plans d'urbanisme, le fleuve figure souvent dans le chapitre des transports, celui des risques, de la pollution ou des loisirs. Or, il faut prendre en compte l'ensemble des fonctions du fleuve : ludiques, économiques, structurantes, de transport... Cette façon nouvelle de poser cette question crée des rapports nouveaux au fleuve qui peuvent se traduire également par l'entreprise qui vit en rapport direct avec le fleuve - nous commençons à avoir des choses très intéressantes sur cette façade, ou par des secteurs de promenade sur lesquels nous travaillons et qui ne sont pas contradictoires avec la présence d'entreprises.

Quand on y regarde bien, la question est toujours celle des franchissements et des accès par rapport au fleuve mais aussi aux voies ferrées. Sur le territoire de ma commune, il n'y a qu'un seul pont sur la Seine, mais il y en a deux sur la voie ferrée qui constitue une coupure importante. Il faut donc travailler à des circulations transverses pouvant aider à un meilleur dialogue avec la Seine. Enfin des études sont en cours – notamment celle de Madame Saudecerre – pour nous aider à poursuivre d'autres démarches de rapport à l'eau, qu'il s'agisse de son utilisation, de son évacuation, du ruissellement, de l'infiltration, etc. Toutes les villes concernées ont été très intéressées. Il s'agit de donner une cohérence d'aménagement de l'ensemble des rives sans uniformiser leur utilisation. Rappelons d'ailleurs qu'un des aspects du fleuve est aussi portuaire et qu'il y a là aussi des enjeux très importants.

Michel Lévy

Pour vous maires et, en quelque sorte, hommes du fleuve, avoir la Seine sur son territoire, est-ce quand même une chance ?

René Rouquet

Le premier souci des citoyens de ma ville, depuis un peu plus d'un siècle que celle-ci existe, est de se protéger des crues de la Seine. On a beaucoup travaillé dans ces domaines. Les associations qui gèrent les barrages, en Île-de-France et au-delà, ont fait de grandes propositions de travaux qui, s'ils sont retenus, permettront un peu plus de sérénité à l'avenir. Les débats de ces trois dernières années sur les risques d'inondation ont fait avancer le problème, même si nous avons parfois été un peu trop loin dans les annonces catastrophiques.

Par ailleurs, dans un secteur qui a beaucoup de possibilités de mutations, le développement économique est notre premier souci et la réunion d'aujourd'hui contribue à l'affirmer. Mais nous devons aller également vers les grands équilibres et l'étude conduite par Paul Chemetov a montré qu'il peut y avoir une rénovation de l'urbanisation avec des équilibres activités/logements et entre le logement social et l'accession à la propriété. Nos possibilités nous permettent d'aller bien au-delà du développement économique, mais on revient toujours au maillage structurel qui nous permettra de diversifier et d'améliorer les transports en commun, au-delà des grandes voies existantes. Cela va dans le sens du développement global, de l'aménagement, de l'habitat et du développement économique, mais aussi de l'écologie et de la lutte contre les pollutions. L'État et toutes les collectivités concernées doivent énormément approfondir de façon à ce que nous puissions travailler dans les meilleures conditions.

Daniel Davaisse

J'ai la chance d'être sur les deux rives de la Seine et nous soutenons fortement le bateau bus. C'est aussi une image importante pour nous. Par ailleurs, concernant le débat sur le fleuve, (*Coupure de l'enregistrement, changement de face*), la ville de Choisy a sur son territoire 16 hectares d'une usine la plus moderne d'Europe qui ne rapporte rien à la ville, sauf qu'elle puise quand même 400 000 mètres cubes d'eau dans la Seine par jour. Le syndicat des eaux de l'Île-de-France a décidé de transformer le système, actuellement à filtrations successives, par un système membranaire, avec une possibilité de créer un centre d'essais. Cela montre bien les possibilités très importantes de recherche sur les questions de l'eau.

Ce département est très lié aux fleuves, la Seine, bien sûr, et la Marne, d'autre part. Et il a une volonté de travailler sur les questions de l'eau qui sont notamment marquées par le « festival de l'Oh ! », qui a lieu aux mois de mai et conduit à faire réfléchir l'ensemble de notre population val-de-marnaise sur ces questions de l'eau, les questions écologiques qui y sont associées et peuvent déboucher sur des éléments de recherche et d'industrie. Cela fait aussi partie du développement de notre territoire.

Michel Lévy

Nous parlerons encore plus de la Seine lors des quatrièmes rencontres : il faudra que l'on y consacre un peu plus de temps.

Seine-Amont et le schéma directeur de la région Île-de-France

Michel Lévy

Nous allons passer une petite heure sur la question du rapport entre Seine-Amont et le schéma directeur de la région Île-de-France. Il nous reste une petite heure pour conclure, dans cette matinée, sur un sujet extrêmement important. Nous sommes dans une période cruciale et stratégique pour l'avenir de cette région, qui engage la révision du schéma directeur de la Région. Mireille Ferri, vous êtes à la tête de cet énorme chantier : comment la Région va-t-elle aborder cette question ?

Mireille Ferri, vice-présidente du Conseil régional d'Île-de-France, chargée de l'aménagement du territoire, de l'égalité territoriale, des contrats régionaux et ruraux

J'ai entendu beaucoup de choses avec lesquelles je suis en accord et qui correspondent à la démarche que le Conseil régional a souhaité mettre en avant pour la révision de ce schéma directeur.

C'est en effet la première fois que la révision du schéma directeur d'Île-de-France sera pilotée par la Région et non plus par l'État. Nous opérons un « passage de témoin » en confiance. Si quelques points restent encore à éclaircir entre nous sur les capacités données à la Région, sur les contenus, je pense que nous arriverons à dégager les consensus nécessaires.

Avec les lois de décentralisation successives - et notamment celle de 1995 - la Région a acquis la compétence de l'élaboration de son schéma directeur, et en même temps, il y a eu un émiettement des pouvoirs entre les collectivités locales. Cette situation, ainsi que notre projet politique, nous conduit donc à travailler avec toutes les collectivités locales pour

construire, face à cet émiettement « institutionnel », les synergies et consensus nécessaires, pour faire converger les politiques publiques et créer de la cohérence.

Afin de réfléchir à la vision de cette Région à l'échéance d'une vingtaine d'années, nous avons souhaité nous tourner également vers les grands acteurs du monde économique, notamment les entreprises publiques. Comment imaginer aménager ce territoire sans en discuter, par exemple, avec RFF ou EDF ? Je le dis d'autant plus en sachant où je me trouve aujourd'hui : cela fait partie des sujets que vous connaissez bien et des questions qui vous sont posées quasi quotidiennement.

Ce pilotage par la Région est un exercice difficile, que nous avons voulu situer dans un dialogue extrêmement ouvert, dans la confrontation des regards et dans la construction commune d'un projet. Ainsi, nous pouvons espérer accroître les chances qu'il prenne corps, qu'il soit porté collectivement et qu'il se réalise demain.

J'ai beaucoup entendu l'idée qu'il faut savoir faire des choix et je le dis d'autant plus facilement que les choix que vous semblez vouloir faire sont les mêmes que ceux que nous souhaitons.

Un des défis de l'Île-de-France est la question du logement dont on sait bien que la construction n'a pas suivi le rythme nécessaire.

C'est aussi la question d'un développement économique suffisamment équilibré, d'un développement local suffisamment convergent avec l'arrivée de nouvelles populations, de manière à ce que l'on n'ait pas ces effets ciseaux catastrophiques que l'on observe parfois entre la création d'emplois et la création de logements : les populations qui viennent habiter ne sont pas celles qui viennent travailler. Il faut croiser nos approches pour fabriquer quelque chose de plus cohérent.

Sur la question des transports, je partage ce qui a été dit sur la nécessité de doter ce territoire de transports collectifs de qualité, mieux organisés entre eux, mieux maillés.

On ne peut pas vouloir développer du logement, des transports, des services et de l'emploi sans se poser la question du bassin de population sur lequel nous avons la capacité d'intervenir. Ces populations doivent être suffisamment nombreuses pour que la puissance publique puisse s'engager à développer du transport collectif, pour que nous puissions tenir notre engagement et notre devoir d'offrir des services de qualité à tous. En réponse à l'étalement urbain, la densité est le seul moyen d'offrir à chacun la qualité de service auquel il a droit. La puissance publique ne pourra jamais offrir les transports collectifs et les services, si elle ne met pas un terme à l'étalement urbain. Et cette densification dans les zones urbaines, un des enjeux majeurs de ce schéma directeur, devra nécessairement être synonyme de qualité urbaine.

Vous avez évoqué l'idée du partage. Je suis convaincue qu'il est possible, en ville et dans une ville dense, de fabriquer du bien vivre ensemble. C'est un objectif politique majeur et je souhaite que ce soit l'ambition majeure de ce schéma directeur. Après l'époque des très grands projets, celle de la création des villes nouvelles, le nouveau souffle, la nouvelle ambition, sont de tout mettre en œuvre pour réussir à transformer la réalité telle qu'elle est et fabriquer ce mieux vivre ensemble. C'est moins grandiose mais peut-être plus exigeant.

Ce n'est pas à vous que j'expliquerai que requalifier, réharmoniser ce qui existe, demande encore plus d'énergie, de volonté, de convergence, que de créer quelque chose de toutes pièces. Voilà pourquoi nous avons notamment besoin de vous sur les questions de fabrication de qualité urbaine. Cela rejoint l'approche tout à fait globale que vous avez évoquée : on ne se cantonne pas à créer du logement, on « tricote » cela avec un espace public

de qualité, avec le boulevard urbain dont vous parliez tout à l'heure pour Orly, pour lequel la Région veut intervenir parce que c'est cohérent, la nécessité de reconquérir la Seine pour en faire un outil de cette qualité urbaine, mais aussi un lieu de vie, de transport de marchandises et de personnes, un lieu de culture et de mémoire.

Les défis sont aussi liés à la servitude, au territoire servant : est-il possible de renverser non pas l'histoire mais les valeurs, les polarités ? Dans ce territoire de servitude, qui a dû supporter d'être traversé, qui a dû supporter le traitement des déchets, la production d'électricité, avec ce que cela crée d'emprises au sol et de trajets aériens divers, comment pouvons-nous opérer les transformations nécessaires pour que se développent de nouvelles politiques industrielles liées notamment à l'eau et à l'énergie ? Vous êtes certainement un des territoires les plus légitimes à faire de la question énergétique un axe de développement, d'innovation et d'avenir. Ce sont ces questions que j'aimerais que nous travaillions ensemble et que nous puissions porter.

Concernant les outils de mise en œuvre du SDRIF, notre bonne volonté ne va pas suffire. Il va falloir réfléchir ensemble aux moyens à mobiliser pour réaliser tout cela, autant par vous, les collectivités locales, que par le Département et la Région. Je pense que nous arriverons à dégager les consensus nécessaires pour les cofinancements. Évidemment, la question de la capacité de l'État à non seulement « adouber » des beaux projets, mais ensuite, à les aider à vivre, reste posée.

Les outils financiers ne sont pas les seuls et la maîtrise foncière sera sur ce territoire une clé absolument fondamentale. EDF, RFF ont aussi un rôle à jouer, parce qu'ils ont des réserves foncières qui pourraient être utilisées pour les projets que nous allons porter ensemble. Mais ce n'est pas simple et ce n'est évidemment pas le territoire de Seine-Amont qui pourra gérer seul cette question foncière. La Région a souhaité se doter de l'outil de bon sens, qui lui permettait d'assurer cette maîtrise foncière : c'est l'établissement foncier régional. J'ose espérer que la réponse de l'État sera favorable. Jean-Luc Laurent, qui en est la cheville ouvrière, pourra peut-être en dire quelques mots.

Michel Lévy

Laurent Garnier, vous êtes vice-président du Conseil général du Val-de-Marne, chargé de l'aménagement, le Conseil général étant un des membres de Seine-Amont développement. Le schéma départemental d'aménagement qui est en préparation veut constituer une contribution spécifique du Val-de-Marne au débat qui va s'ouvrir, mais le territoire particulier des cinq communes de Seine-Amont fait certainement partie également de cette réflexion sur le schéma départemental.

Laurent Garnier, vice-président du Conseil général du Val-de-Marne, chargé de l'aménagement du territoire, de l'emploi et du développement économique

Le Département est à la fois partenaire des cinq villes formant l'association et partie prenante puisqu'il est aussi adhérent à l'association.

Le choix que nous avons fait n'est pas seulement de reconnaître les difficultés accumulées sur ce territoire, mais d'être à la fois partenaires et adhérents. Les enjeux situés sur ce territoire dépendent largement des communes qui forment l'association, du Département et, sur certains aspects, de la Région. Comme cela a été évoqué travers les pôles de compétitivité, chacun a conscience qu'à travers cette démarche et ces projets, il y a derrière un enjeu national : dans la compétitivité internationale qui a lieu autour de ces questions, la France gardera-t-elle ou non une place primordiale ? Cela renvoie à la fois à notre capacité de

recherche, les enjeux de santé publique et également aux enjeux économiques et à l'emploi. C'est ce qui explique l'engagement fort du Département dans cette démarche et notre attente vis-à-vis des autres partenaires. Même si chacun y met de la bonne volonté - les maires et le Département - on ne peut pas être seuls à relever de tels défis.

Avant d'expliquer la démarche du Département et du schéma départemental d'aménagement, je voulais revenir sur trois aspects qui me semblent essentiels.

Historiquement, il est vrai que notre territoire est un territoire de servitude. Au-delà des aspects qui ont été évoqués, si le département du Val-de-Marne est le département de France, après Paris, qui compte la plus grosse concentration hospitalière, cela s'explique aussi par le fait qu'à l'époque, c'était une servitude : la démarche consistait à mettre les indigents hors des murs de Paris. Or, aujourd'hui, sur l'aspect santé comme sur les questions liées à l'écologie, ces servitudes peuvent devenir des atouts et des éléments dynamiques de développement de notre territoire.

Nous avons également une concentration de logistique très importante : l'aéroport, le port de Bonneuil, les voies ferrées, le MIN de Rungis. Nous avons - c'est ce qui entraîne le plus de nuisances pour les populations - une concentration très importante de bases logistiques camions, je pense en particulier à la SOGARIS. Si nous nous plaçons dans l'avenir - c'est la démarche du schéma régional comme celle du schéma départemental - et au regard des évolutions que l'on peut déjà percevoir, on peut réfléchir à ce que ces activités pourraient devenir, notamment en termes d'intermodalité. En raison des contraintes environnementales, des exigences des riverains, également de la flambée du pétrole, la circulation des marchandises nécessitera à l'avenir de mieux utiliser l'ensemble des moyens de manière intermodale. Même si au bout d'une péniche, d'un train, il y a toujours un camion, il faudra réfléchir autrement. La physionomie de notre département est quand même assez extraordinaire : nous avons le fleuve avec le port de Bonneuil, le train - Seine-Amont est bien placée pour le savoir - l'aéroport, ainsi qu'un réseau de routes assez développé. Nous pouvons donc, si nous nous y préparons, transformer cet handicap en un atout pour le développement du territoire. Cela renvoie en particulier à la nécessité de réaliser cette traversée sud du fleuve et du réseau ferré. Il faut créer un barreau de liaison entre les différents pôles logistiques si nous voulons développer une logistique moderne.

Concernant la question du foncier, l'un des atouts de ce territoire est son potentiel mutable extrêmement développé. Le Département a fait le choix, il y a près de dix ans, de créer un syndicat d'action foncière qui rassemble aujourd'hui 24 communes et le Département. C'est un outil assez efficace qui permet d'aider les villes à porter et à acquérir le foncier permettant le développement de leur projet. Un système de bonification permet également aux villes faisant appel à cet outil, de mettre sur le marché un foncier équivalent, selon les secteurs, à ce que représentait l'acquisition sept ans auparavant. C'est évidemment un atout considérable pour notre territoire comme le nôtre parce que le foncier pose aussi la question de son coût.

Même si cet outil est efficace, on voit bien qu'il n'est pas à la mesure des enjeux, notamment les disponibilités foncières existantes et les propriétés de grandes entreprises publiques... Le SÉNIA à Orly est une zone de 130 hectares desservie par le RER, le TVM, l'A86 et l'A6, idéalement située en front de Nationale mais qui est aujourd'hui en déperdition. Les villes concernées et le Département ne peuvent pas faire face à un tel enjeu et nous avons donc besoin d'un outil foncier régional. Chacun sait que cet outil indispensable est quelque peu coincé actuellement, mais nous en avons vraiment besoin. On pourra toujours parler de rééquilibrage, on pourra toujours parler d'afficher de grandes ambitions : elles commencent

par la maîtrise et la production du foncier en termes économiques comme de logements. Je mentionnerai, par ailleurs, les particularités de secteurs ayant eu une activité industrielle et toutes les problématiques de pollution liées à la remobilisation et à la mutation de ce foncier.

Sur le schéma départemental d'aménagement, le défi que la Région, les départements, les communes et les intercommunalités ont à relever sur cette question de l'étalement urbain est un choix qui sera structurant pour cette région dans vingt ans.

Le choix fait par le Département, qui a été sollicité par la Région dans le cadre de la refonte du schéma régional, est d'élaborer son propre schéma départemental. Par rapport à la Région, la difficulté est accrue par le fait que les départements n'ont pas de compétences en termes d'aménagement alors qu'ils sont de plus en plus appelés à intervenir sur ces questions. Ce territoire en offre un exemple flagrant. Nous avons fait le choix de trouver notre légitimité dans une démarche de concertation très large, à la fois avec les élus - en particulier avec les maires qui ont la première compétence en termes d'aménagement - les acteurs économiques, sociaux, mais également les populations. Lorsqu'on réfléchit au devenir d'un territoire, il faut aussi faire l'effort - car aborder les questions d'aménagement n'est pas forcément simple - d'y intéresser les populations. La première séance plénière a eu lieu il y a quelques jours, et aucun élu n'a contesté la légitimité du Département pour conduire cette démarche.

L'objectif est évidemment d'avoir une contribution active à la révision du schéma régional.

Il faut d'abord une évaluation sérieuse du schéma précédent. Au-delà du constat largement partagé sur son relatif échec, non en termes d'objectifs affichés - le rééquilibrage était tout à fait louable et nécessaire - mais sur le fait que ces objectifs n'ont pas été atteints, il faut analyser les raisons qui font que ces objectifs n'ont pas été atteints. La situation actuelle dans notre département est due à des choix d'investissements publics qui ont été permanents et sur le long terme, même si l'on sent un infléchissement depuis quelques mois, voire quelques années.

Le schéma départemental vise également à inscrire nos politiques départementales sur des visées stratégiques. Par exemple, dans le domaine économique, la politique volontariste du Département commence à porter ses fruits et l'on voit ici combien il est nécessaire d'inscrire ces actions dans une stratégie à long terme pour leur donner de la visibilité et parce que le budget du Département n'étant pas extensible, il est conduit à faire des choix. Se donner un document cadre sur une perspective à long terme nous permet de faire les meilleurs choix.

Je ne vais pas développer ces axes prioritaires, en particulier sur le développement équilibré du territoire et tous les enjeux qui sont posés notamment en termes d'habitat : on constate des situations très particulières comme, par exemple, la concentration de logements sociaux sur une partie du territoire alors que certaines communes sont largement en dessous du seuil de 20 % imposé par la loi. Ces questions seront abordées avec les élus, mais aussi avec les populations, car non seulement elles les intéressent mais elles doivent être tranchées avec elles. Le sujet de l'habitat est difficile : on compte 45 000 demandeurs dans le département du Val-de-Marne. Même si les villes font des efforts importants pour construire du logement social, on a de plus en plus de difficultés à répondre à cette demande et sans un effort partagé dans la construction, on n'y arrivera pas.

Michel Lévy

Monsieur Bergognoux, vous êtes préfet du Val-de-Marne et vous êtes celui qui, du point de vue de l'État, est le voisin le plus proche de ce territoire et le connaît le mieux. Quel

est votre sentiment sur les opportunités, l'attractivité et les projets que vous avez menés, ou que vous continuez à mener, sur ce territoire ? Enfin, pouvez-vous nous parler, dans le cadre de la décentralisation, des rapports entre vous et les collectivités de Seine-Amont.

Patrice Bergougnoux, préfet du Val-de-Marne

Les atouts de ce département sont nombreux. Je retiendrai trois éléments du bilan de dix ans de démarches du territoire en Seine-Amont, établi par Pierre Pelliard.

- Le site exceptionnel de la vallée de la Seine est un axe très fort de fédération de ce territoire val-de-marnais, que des options d'aménagement doivent en effet permettre de souligner et de mettre davantage en valeur.

Je veux voir dans le fait que nous soyons réunis pour ces troisièmes rencontres de Seine-Amont développement, sur la Seine et sur un bateau, un signe allant dans ce sens, même si le bateau est resté à quai.

- Notre territoire offre beaucoup de potentialités foncières proches de Paris pour de la construction de logements.

Ces potentialités concernent aussi bien le nord du territoire que le grand sud, avec Orly et doivent être situées dans l'articulation vers Rungis, vers le département de l'Essonne et également vers les communes de Valenton et de Bonneuil, avec ce qui peut être désigné comme un « arc logistique ».

- Le territoire offre également un ensemble d'équipements et des services essentiels au fonctionnement régional.

Concernant l'aéroport d'Orly, il faut essayer de faire en sorte que lui soient attribuées des liaisons transatlantiques : j'entends les demandes des acteurs économiques, des élus, et je m'efforce de les relayer vers les opérateurs et notamment, Air France. Il y a aussi le MIN de Rungis, la SEMARIS, qui est le premier marché de gros européen, ce que l'on ne souligne peut-être pas suffisamment. Il y a aussi comme l'évoquait Daniel Davisse, les deux usines de fabrication d'eau, ainsi que des équipements culturels majeurs, comme le futur musée d'art contemporain du Val-de-Marne à Vitry.

En résumé, c'est un territoire qui a de véritables atouts pour contribuer à l'objectif de rééquilibrage est – ouest recherché depuis plusieurs décennies en matière d'aménagement du territoire en Île-de-France.

Les projets sont multiples, si je me réfère aux travaux conduits par la DDE du Val-de-Marne, qui est engagée sur 26 projets sur le territoire de Seine-Amont dans ce département.

Parmi les plus emblématiques, le projet de la RN 305 a deux aspects : le nord et le sud. Son histoire est effectivement un peu longue et chahutée. La réflexion a démarré il y a une trentaine d'années, mais un rétablissement s'est opéré depuis deux ans, avec la volonté de transférer au Département, dans le cadre de la décentralisation, un projet, sinon achevé, du moins, en voie de l'être. Quatre tronçons restent à conduire et les travaux préparatoires sont en cours sur un tronçon à Vitry. Les deux autres, liés à des projets d'aménagement, vont être réalisés dans le cadre du projet de la ZAC Concorde Stalingrad à Vitry et de celui du quartier Hoche Barbès à Ivry, projets qui sont désormais arrivés à maturité. Pour le projet de la RN 305 du sud de Vitry au carrefour Rouget-de-Lisle à Choisy-le-Roi, un marché de définition est en cours et permettra d'organiser la concertation publique en mai prochain en

vue de l'approbation du schéma de principe avant la fin de l'année 2005, et d'une enquête publique visée au début de l'année 2006.

Par ailleurs, on ne peut passer sous silence, compte tenu de leur ampleur, les cinq projets de renouvellement urbain dans le contexte de la création de l'ANRU sur le territoire de Seine-Amont développement :

- Orly, avec le projet de grand ensemble, du quartier des aviateurs, de la Pierre Levée, de la cité Calmette. La première convention, dans le département du Val-de-Marne, a été signée le 23 février 2005 en présence de Monsieur Borloo.
- Vitry, avec un projet sur la cité Balzac, pour lequel une grande ambition urbaine et sociale vient d'être affichée et qui vient de m'être transmis par la commune.
- À Choisy-le-Roi, le projet de rénovation urbaine du centre-ville et du LOPOFA, pour lequel - Daniel Davisse en est informé - le ministre du logement vient d'autoriser la dérogation à l'article 6 pour le projet de rénovation du centre-ville.
- Alfortville avec la cité-jardin, le grand ensemble des Alouettes, pour lequel un dossier est en cours de réalisation.
- Ivry, la cité Gagarine, pour laquelle les études sont à leurs débuts.

Comme vous le voyez, ce territoire Seine-Amont n'est pas oublié des politiques publiques, et l'État s'attache à faire progresser, à la fois les questions stratégiques - Monsieur le Préfet de Région y reviendra peut-être - et surtout à développer les projets concrets en accompagnement de l'action des élus, et notamment des maires de ce territoire.

Michel Lévy

Monsieur Bertrand Landrieu, concernant le nouveau rôle de l'État, au niveau de la Région, dans le cadre de la décentralisation, il y a une redistribution des cartes : pouvez-vous nous en dire un mot dans le cadre du SDRIF ?

Bertrand Landrieu, préfet de la région Île-de-France

Il est possible que le SDRIF précédent ait manqué d'adhésion démocratique. C'est vraisemblablement pour cette raison que la loi Pasqua a changé la méthode. La compétence et le pilotage vont à la Région, en association avec l'État.

Pourquoi cette association avec l'État ? D'abord, on voit mal que l'État, qui a des intérêts nationaux à faire valoir dans la région capitale, soit totalement spectateur. L'autre raison est que la loi prévoit que le SDRIF n'est contraignant, c'est-à-dire opposable aux documents d'urbanisme des communes ou des intercommunalités, que si l'État le rend prescriptible par un décret en Conseil d'État. Dans la mécanique fondamentale des rapports des collectivités entre elles et avec l'État, les communes ou les intercommunalités n'ont jamais accepté de tutelle, c'est-à-dire de contrainte d'une autre collectivité publique que de l'État. C'est d'ailleurs devenu un principe constitutionnel. Tous les départements et régions savent que, seul, l'État a constitutionnellement le droit d'imposer quelque chose à une commune ou à des intercommunalités.

Or, dans la procédure lancée, toutes les collectivités territoriales, les départements, y compris celui du Val-de-Marne, disent : « J'existe, j'ai des idées sur mon aménagement, je veux être présent à cette procédure ». Les intercommunalités commencent aussi à le dire et je

pense que Madame Ferri l'entend encore plus que moi. Mais, la réalité est que seul l'État a le droit de faire un document prescriptible, c'est-à-dire contraignant, forçant les collectivités de premier rang à se conformer à un document d'urbanisme opérationnel.

Sur le fond, ce qui n'a pas changé depuis le précédent SDRIF c'est que la priorité de l'aménagement de la Région demeure, pour l'État, le rééquilibrage à l'est. Ce qui a changé – et tout le monde en était d'accord lors de la dernière campagne électorale régionale – par rapport à l'aménagement du territoire, c'est que l'on disait dans les années quatre-vingt-dix : « il faut limiter, « déshabiller » la région parisienne pour « habiller » la province ». On considère aujourd'hui que le vrai problème de l'Île-de-France est son attractivité, sa capacité à être en compétition avec les autres grandes métropoles économiques européennes et internationales. Le logement est une dimension de la cohésion sociale, mais aussi de l'attractivité. Comment fonctionner économiquement dans une région où les entreprises trouvent encore moins de possibilités qu'auparavant pour loger leurs employés ?

Nous rejoignons de ce fait les préoccupations régionales. Un territoire comme le vôtre, avec ses potentialités, notamment en termes fonciers et de tradition économique, est évidemment un atout remarquable pour développer, conforter l'attractivité de l'ensemble de la région. Ce sont les grandes harmonies entre l'État et la Région sur les réflexions stratégiques concernant un territoire comme celui-ci.

Concernant les sujets sur lesquels j'ai été interpellé, l'État est présent, comme l'a évoqué Patrice Bergougnoux, il fait son travail avec les communes, avec le Département ; il investit. Concernant le CPER, les choses suivent leur cours, avec peut-être parfois des délais imprévus.

L'État ne se désengage pas : s'il se désengageait, son budget et sa dette baisseraient, or, ce n'est pas le cas. Le désengagement de l'État n'est donc pas une réalité. La réalité est que l'État s'engage autrement : il a pris un certain nombre de responsabilités et d'axes spécifiques nouveaux :

L'État s'engage de plus en plus sur la prévention des risques. Ce n'est pas très spectaculaire, sauf quand on parle d'inondations en Île-de-France et que l'on nous reproche de parler de la crue de 1910 qui pourrait bien revenir un jour. Voilà un axe important d'engagement de l'État. Plus récemment, l'État s'engage de plus en plus sur la sécurité

Je voudrais insister sur un autre axe d'engagement : la cohésion sociale, notamment en région Île-de-France, l'ANRU et le développement de la politique de la ville, des mesures pour l'emploi notamment.

L'État, avec ses moyens et avec ses priorités continuera à être présent dans un territoire comme le vôtre. L'État a bien l'intention d'être présent concernant les pôles de compétitivité. Le pôle de compétitivité MédiTech Santé, concerne beaucoup le Val-de-Marne, et dans le rôle que j'avais de classer, de hiérarchiser les pôles de compétitivité, je l'ai classé en numéro deux.

Concernant le foncier, pourquoi se tourne-t-on vers l'État à propos de l'établissement public foncier régional ? Tout simplement parce que la voie choisie par le Conseil régional est de demander la création d'un établissement public foncier d'État. Quel est l'intérêt du Conseil régional dans ce choix ? Il y avait d'autres possibilités d'intervenir sur le foncier pour la Région. À la clé, il y a le choix d'une taxe, d'une redevance. C'est l'État qui va permettre la perception de X euros par habitant pour alimenter le système foncier.

Il y a des établissements publics fonciers d'État et certains fonctionnent moins bien que d'autres, pour des raisons administratives ou parfois plus subjectives. L'État est donc soucieux de créer quelque chose qui fonctionne et qui puisse effectivement répondre à la demande de la région Île-de-France. Cela entraîne actuellement quelques problèmes d'ajustements : un certain nombre de collectivités ont une vision différente et ces visions doivent être prises en compte.

Néanmoins, sur le fond, tout le monde, l'État le premier, est bien d'accord : l'outil foncier est essentiel pour la mise en œuvre des objectifs comme le logement social, l'attractivité, en général, de la région Île-de-France, qui sont des priorités qui sont tout à fait communes.

Voilà quel est l'intérêt permanent et vigilant de l'État, au niveau régional ou départemental, pour l'ensemble de vos projets et de vos réflexions.

Jean Luc Laurent, maire du Kremlin-Bicêtre, vice président au Conseil régional chargé de l'action foncière.

Mireille Ferri a rappelé que j'avais la charge de l'action foncière au niveau de la Région. Je me félicite de ce qu'a dit Laurent Garnier et je n'en suis pas étonné, puisque nous avons travaillé avec le Val-de-Marne, comme avec tous les départements d'Île-de-France, pour aboutir à un outil partagé sur l'espace pertinent, c'est-à-dire tout le territoire régional. Je prends note de ce qu'a dit le préfet de Région qui me semble vouloir dire que les choses continuent à être réfléchies au niveau de l'État.

L'outil foncier régional est une évidence compte tenu de ce qu'est la région Île-de-France, qui est d'abord une agglomération. S'il y a d'autres méthodes qu'un outil d'État pour avancer, je pense néanmoins que c'est le plus efficace. D'ailleurs l'État nous y a encouragés en inscrivant la nécessité d'outils fonciers dans la loi et dans le plan de cohésion sociale, notamment dans le chapitre consacré à l'Île-de-France. Le dialogue doit se poursuivre en souhaitant que l'État réunisse les acteurs, s'exprime et donne peut être une mission au préfet ou à un autre intervenant, pour ne pas perdre davantage de temps face aux enjeux.

Un département ou les communes ne peuvent faire seuls, sans un partenariat, y compris avec la Région et l'agence foncière régionale en tête, en excluant l'aménagement qui doit rester du libre choix des maires des villes concernées, en articulation avec les plans locaux de l'urbanisme : cet outil doit être partagé au service des différentes collectivités. Et quand des outils existent, comme dans le Val-de-Marne, il faut avancer en complémentarité et en partenariat. Il ne s'agit pas de démolir le SAF, mais de trouver les formes d'un travail partenarial. Nous voyons bien que c'est utile sur la Seine-Amont, parce qu'il y a des terrains mobilisables et mutables, qui peuvent être mobilisés au service du développement économique mais également d'un habitat diversifié.

De ce point, comme maire du Kremlin-Bicêtre, membre d'une intercommunalité, j'é mets le vœu d'un partenariat entre les deux territoires pour regarder nos complémentarités et voir comment nous pouvons travailler ensemble. Et je pose la question à Mireille Ferri : ne faut-il pas faire de la Seine-Amont un nouveau pôle stratégique de développement prioritaire au service du développement économique, de l'emploi, de l'habitat, avec une dimension complémentaire, peut-être, qui est un partenariat avec Val-de-Bièvre ? Cela supposerait de s'interroger sur les liaisons interbanlieues, de ne pas être simplement dans une relation de radiale, c'est-à-dire dans une relation nord – sud et plutôt vers Paris, mais aussi interbanlieues. C'est le sens de la réflexion autour du projet intéressant, mis en débat par la RATP de métro qui relierait Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne et Hauts-de-Seine. Cela

permettrait que l'Île-de-France ne « boîte » plus entre l'est en difficulté malgré les déclarations et les objectifs, et l'ouest qui bénéficie d'atouts pour lesquels il faudrait qu'il y ait une juste répartition, parce que le problème devient de plus en plus criant.

De la salle

Monsieur Audoubert, Seine-Amont est un territoire de projets sous une forme associative, Alfortville est, par ailleurs, dans une intercommunalité et d'autres communes de ce territoire ont de tels projets d'intercommunalité, qui sont également censés être des territoires de projets. Comment tout cela se maille-t-il ? Plusieurs intervenants ont parlé de se tourner vers la population, mais on a parfois un peu de mal à suivre ces articulations associatives et institutionnelles.

Alain Audoubert

Nous sommes en région parisienne et bien sûr, les coopérations intercommunales ne sont pas les mêmes avec une métropole de province où il y a une ville centre et une série de villes autour. Ici, les choses sont beaucoup plus imbriquées. Auparavant, nous n'étions pas du tout dans la même association avec René Rouquet, pour échanger sur la traversée de Seine dans la préparation du contrat de plan État Région, où l'on parlait de grand tram. À cette époque, nous avons également discuté avec Villejuif. J'avais d'ailleurs rencontré les villes jusqu'à Bagneux pour nous mettre d'accord. Nous avons donc la capacité de nous mettre d'accord.

Mais la question de fond est que nous avons voulu constituer une intercommunalité de projets, c'est-à-dire construire le projet avant de construire les frontières de l'intercommunalité, d'une intercommunalité ou de plusieurs. Cela peut paraître curieux, mais je pense que nous avons vraiment eu raison. Nous savons à présent ce que nous voulons faire. Il ne fallait pas créer une coquille pour essayer de quoi mettre à l'intérieur. Je pense que nous avons là un projet sérieux et la façon dont nous le conduisons ne doit pas être si inintéressante puisqu'il est approuvé à 96,4 % des conseillers municipaux des cinq villes concernées, ce qui n'est pas courant pour de tels projets. Cette validation est très importante.

Évidemment, au sein de l'association, des réflexions sont en cours sur les modes de pilotage de la suite de ce projet, mais parmi les outils existants dans les départements et dans nos propres villes, on peut trouver des modes de pilotage pour ces projets, même s'ils sont communs, supra communaux ou intercommunaux. Ensuite, mon avis personnel est qu'il faudra, un jour ou l'autre, aller plus loin dans une intercommunalité plus structurée, plus organisée. Cela nous posera des problèmes et nous verrons comment les résoudre. Mais nous avons pour l'instant la capacité de faire face à nos objectifs avec la structure actuelle.

Mireille Ferri

Concernant la réduction des inégalités, la question du rééquilibrage à l'est sera fondamentale dans le schéma directeur, mais les inégalités territoriales et sociales dans l'ensemble de l'Île-de-France ne se résument malheureusement pas au dialogue Est - Ouest. À l'intérieur de la zone centrale, de la zone dense, des rééquilibrages doivent s'opérer, de part et d'autre du périphérique par exemple. Par ailleurs, nous devons être attentifs à une autre inégalité, qui pourrait être croissante, entre les zones urbanisées – que nous proposons de densifier avec une volonté d'investir très massivement en matière de transport, de formation – et les territoires ruraux de cette région.

Enfin, ce territoire de Seine-Amont a-t-il vocation à être un des lieux d'investissement prioritaire ? À ce stade-là d'élaboration, on ne peut le décréter, bien que cela me semble légitime et que je voudrais que nous y parvenions. Il constitue en effet une vitrine où tant d'enjeux se résument. Si nous réussissons là, nous aurons démontré, par le dialogue, notre capacité globale à mettre en commun nos objectifs et à construire collectivement un projet.

Conclusion des rencontres

Alain Audoubert

Je voudrais souligner quelques aspects tout à fait remarquables de ce qui a été dit matin.

Parmi nos partenaires institutionnels, comme parmi nos partenaires élus d'autres collectivités, je n'entends personne remettre en cause le bien-fondé, ni même les orientations, de notre projet de développement de territoire. Il est très important de pouvoir vérifier sa pertinence, et l'accord des autorités de l'État notamment sur ses principes.

En second lieu, il est bien évident que, sur une série de questions, les problèmes ne sont pas résolus. Nous posons des questions légitimes du point de vue de l'intervention de l'État, d'autant plus qu'il y a eu une sous intervention de l'État sur ce territoire et qu'un rattrapage doit s'opérer. L'État ne sera plus ce qu'il était dans ses interventions et je conçois que d'autres interventions puissent être possibles. Je me félicite, par exemple, que l'État nous ait fortement aidés à débloquer la situation avec SNCF. Certes, on incite à la vente de ces terrains pour faire du logement, alors qu'à l'endroit où ils sont, c'est de l'emploi qu'il faut créer, mais cela a permis de débloquer les choses, on peut avancer. Nous sommes prêts à faire une convention avec la SNCF, elle est en cours d'élaboration et nous compenserons les droits à construire en d'autres lieux, de manière à préserver l'emploi.

L'État peut nous aider – compte tenu de l'approbation générale sur le caractère stratégique de ce secteur - à régler une question décisive : la présence de BP sur le territoire. Le train rapide passe à cet endroit : faut-il y maintenir des stockages d'hydrocarbures ce qui obère des centaines de milliers de mètres carrés d'emploi et qui n'est peut-être pas tout à fait sans risques ?

Enfin, je souhaite que, dans dix ans, mon successeur ne s'entende pas dire par le préfet : « L'État est engagé sur la route nationale 305 ». Mon prédécesseur a entendu cela, il y a dix ans et son prédécesseur l'a entendu, il y a vingt-sept ans. Je ne suis pas rassuré parce que les retards ne se comblent pas. Peut-être verrai-je un jour les pelleuses là où il devrait y en avoir. Vous m'excuserez d'avoir pris cet exemple, mais je trouve qu'il est significatif de l'attention qui a été portée à ce secteur. On a manifestement sous-estimé le fait que la nationale 305 était un axe majeur de transport. On nous disait : « Ce n'est pas une opération de transport, c'est une opération d'aménagement ». 48 000 voyageurs par jour, si ce n'est pas une opération de transport, je ne sais pas ce que c'est !

Je comprends que Madame Ferri n'aille pas au-delà dans les engagements, parce que le schéma directeur est en cours d'élaboration, mais j'entends avec force qu'il y a, tant du point de vue du Département que de la Région, des convergences évidentes et fortes avec les

orientations de notre projet. Dans les précédents schémas directeurs, on voulait nous faire avaler le tout bureau et j'entends à présent un discours où l'on ne parle plus que de logement.

Nous ne sommes ni pour le « tout bureau », ni pour le « tout logement », ni pour le « tout emploi ». Nous avons besoin des deux dans l'ensemble de nos villes : nous sommes ardemment pour le développement de l'emploi, pour la densification de l'emploi, mais également pour la densification de l'habitat, dans le respect des équilibres sociologiques de nos villes. Dans ma ville, j'ai un programme d'habitat de 3 800 logements sur quatre ou cinq ans. Nous souhaitons 40 % de logements sociaux, parce que c'est l'équilibre de notre ville. Il y a bien sûr des villes qui ne contribuent pas à la solidarité et devraient le faire, mais il y a aussi des besoins en logements sociaux dans nos villes et nous ne les repoussons pas. Notre idée d'un urbanisme équilibré est de prendre en compte toutes les catégories de la société.

Je vous remercie de votre participation et du concours que vous avez apporté au succès de cette initiative et je me félicite qu'elle ait permis d'obtenir une validation - très globale, mais certaine - des objectifs définis par notre association. Cela ne règle pas tout, mais c'est mieux que si c'était le contraire. Je voudrais également remercier particulièrement nos partenaires économiques qui sont ici, et notamment ceux qui ont contribué, d'une manière ou d'une autre, au financement de l'initiative. Ils figurent dans la brochure.

Je vous remercie de votre attention. (*Applaudissements*).