

Jean Daubigny : « Les métropoles, dont le Grand Paris, seront dans la compétition mondiale ou n'en seront pas »

La stratégie pragmatique du **préfet d'Ile-de-France et de Paris** pour donner existence à ce concept peu approprié du Grand Paris

Dans notre pays, il faut 10 -15 ans pour que les gens s'approprient complètement de nouveaux concepts innovants. C'est le cas du "Grand Paris". Lorsqu'on veut accélérer, on vous dit : "vous allez trop vite". Nous avons besoin du temps long et d'abord de la loi "Métropole" pour clarifier les esprits sur un certain nombre de choses.

Les infrastructures de transport

Les grandes infrastructures de transport marquent les esprits car elles représentent une grande attente. Ensuite, le logement est un marqueur essentiel. En la matière, l'évolution territoriale me paraît tout à fait encourageante. Lorsque j'ai pris mes fonctions le 2 janvier 2013, une bonne partie du travail avait déjà été effectuée par mon prédécesseur. Mais il y avait aussi eu un rapport ou contre-rapport sur le réseau qui avait suscité beaucoup d'interrogations.

Commentaires de l'AMUTC

Auzannet, au coin !

Une fois les annonces faites le 6 mars par le Premier ministre, j'ai entendu, toutes opinions confondues, 99 % d'adhésion du côté des élus et des forces économiques, en particulier pour tout ce qui est du secteur de logement. Deuxio, cela fait 5 ans que le travail se déroule. Je suis très frappé par l'importante participation aux dernières réunions publiques. Elles montrent une grande adhésion au projet, illustrée par ces informations ponctuelles collectées au plus près du terrain. Comme la localisation d'un puits à creuser pour les travaux. Je constate une franche participation au travers du réseau transport ou des Contrats de développement territorial (CDT)...

Commentaires de l'AMUTC

Les gens se mobilisent parce qu'ils ont peur que leur immeuble se fissure ! C'est le contraire d'une vraie concertation. Tout est décidé entre le gouvernement et un tout petit nombre d'élus !

Nous avons bouclé le plan de financement du Grand Paris Express et du nouveau Grand Paris. Le Premier ministre a été exigeant puisqu'il souhaitait qu'en plus de ce dernier, soit également bouclé le plan de mobilisation avec ses 7 milliards d'euros qui va aussi permettre une opération urgente et indispensable : le prolongement vers l'ouest, en garantie de financement.

Commentaires de l'AMUTC

Là c'est du mensonge pur et simple ! Il manque aujourd'hui 3 milliards, sans parler des demandes non chiffrées à ce jour (interconnexion à Champigny, double gare de Champs pour ne citer que 2 exemples). Ce qui est vraiment c'est que les ressources fiscales fléchées vers la SGP ont été augmentées.

Il y a peu d'interrogations sur ce sujet et celles qui se sont faites n'ont pas prospéré. Chacun sait qu'un travail solide permettant de démarrer a été effectué. L'enquête concernant la ligne sud-est est pratiquement achevée dans sa partie publique, tous les contacts de proximité montrent une excellente réactivité, surtout un excellent esprit de collaboration pour avancer.

Commentaires de l'AMUTC

Les maires défendent leur gare et veillent à ce que leur insertion soit correcte. Le maillage du réseau n'est pas leur problème. La question des tracés est taboue car fixée par la loi ! Vous êtes hors sujet, nous dit-on !

L'adhésion de la base

J'ai été amené à conduire la plupart des réunions des comités de pilotage et d'avancement des 22 Contrats de développement territoriaux et j'ai été extrêmement surpris par le travail lancé avant moi. Nous avons actuellement 12 projets à maturité, y compris les premières signatures et les enquêtes publiques de cet automne.

Ce qui me frappe – à l'exception de deux ou trois communes qui n'ont pas souhaité aller jusqu'au bout – c'est l'état d'esprit dans lequel élus et forces vives ont déjà avancé sur ces sujets. Toute une partie va bénéficier de la disposition législative qui rouvrira le délai jusqu'au 31 décembre de l'année prochaine. Or ces différentes enquêtes publiques ne montrent pas du tout d'opposition mais au contraire des suggestions ou des adhésions.

Commentaires de l'AMUTC

Les « forces vives » se limitent à moins de 20 personnes pour Est Ensemble. Les CDT sont d'une pauvreté affligeante, car conduit en dehors de toute démocratie. Personne ne se déplace pour les enquêtes publiques. A Montreuil, une seule contribution, celle de l'AMUTC et, peut-être, celle de Montreuil Environnement, qui n'était pas terminée deux heures avant la clôture. La commission d'enquête n'a rencontré aucun Montreuillois au cours de ses 5 ou 6 permanences.

L'implication des élus et de la population

Troisième élément important, nos contrats sont des conventions se situant dans une perspective de 15 ou 18 ans qui, grâce à un ou deux avenants, inclut aussi la souplesse. On est dans le réalisme, la permanence du dialogue, et non pas contraints par des documents figés. C'est sûrement quelque chose de nouveau à accentuer, il faut en tirer les leçons pour les démultiplier.

Commentaires de l'AMUTC

Les PLU, la démocratie, la concertation quelle horreur. Vive la loi du Grand Paris qui les met à mal ! Vive la souplesse !

L'implication des élus, des forces vives et de la population se concrétise par la fréquentation de ces réunions publiques que tient la Société du Grand Paris, **essentiellement sur les projets de gare** et la ligne de transport comme la ligne 15, et aussi lors des enquêtes publiques obligatoires pour les contrats de développement territorial (CDT).

Commentaires de l'AMUTC

Conclusion totalement erronée. Il ne s'agit pas de défendre le projet du Grand Paris mais de voir les conséquences des travaux pour le quartier ou pour la ville.

Je ne présente pas cela comme un idéal mais grâce à cette approche pragmatique, concrète, beaucoup de leçons sont à tirer du point de vue d'une meilleure participation de la population. On leur parle de l'environnement, expliquant ce qui va faire évoluer les choses, avec un souci d'amélioration. Toutefois l'avenir du Grand Paris, de la métropole, ne se construit pas seulement à l'intérieur des territoires, mais dans une métropole tournée vers une Europe ouverte, partie prenante d'une compétition mondiale. Les métropoles resteront dans la compétition ou... ne seront pas des métropoles.

Nous venons de signer le premier Contrat de développement territorial (CDT), celui du Val-de-Bièvre autour du campus santé. Projet totalement tourné vers une participation au rayonnement de cette région Ile-de-France et de cette métropole. Cela n'aurait pas de sens, autrement. Mais ce projet comprend toute une composante sur les engagements de construction de logements et de restructuration urbaine. Le CDT ne porte pas uniquement sur le foncier et le logement mais prend également en compte la mise en perspective de la recherche et de l'enseignement dans ce secteur, bref tout l'écosystème des entreprises. Notre région possède un très beau tissu de PME, PMI – pour une partie, ancien. Un exemple parmi d'autres : nous avons au début de l'année avec le Premier ministre une visite absolument éclairante sur les contrats de génération aux limites de la Seine-et-Marne et de Roissy dans une entreprise traditionnelle qui fournit les optiques pour les sous-marins atomiques.

Toutes ces entreprises ont certes besoin de gens formés, mais elles ont aussi besoin de bâtiments, d'un foncier adapté à leurs activités. Les CDT, afin de favoriser leur dynamisme, traitent également des filières, de la façon dont la politique de sous-traitance les alimente.

Les clusters et pôles de compétitivité, avec leurs multiples formules, participent de ces facteurs d'attractivité afin que les PME puissent se développer en région parisienne, trouver des salariés formés, **logés à proximité**. Elles ont aussi besoin de terrain et de bâtiments. Nous sommes en train d'y travailler car il ne faut pas que ce tissu économique *soit dénaturé par le prix du foncier, une localisation qui les chasserait de là où elles sont* quand elles ont besoin de déménager. Voilà un exemple de notre travail avec les chefs d'entreprise. Le dynamisme ne se mesure pas seulement aux surfaces ou aux populations concernées, mais au potentiel d'entraînement que donne cette méthode.

Commentaires de l'AMUTC

Chaque CDT recherche un équilibre entre emploi et logement, ce qui est positif. Mais, pour l'Est, le volet emploi n'a rien de garanti tandis qu'en matière de logement les préfets veilleront à obliger les communes à respecter les objectifs. Et ma métropole de Paris remplacera les communes sur ce point. Pendant ce temps la relance de la Défense se poursuit avec plusieurs tours en cours de livraison et d'autres en projet. Du logement à la Défense et des emplois à Montreuil, Monsieur Daubigny !

Les leçons du modèle CDT

Dans la perspective de la loi Métropole actuellement examinée au Parlement, si celle-ci débouche en deuxième lecture au Sénat, je ne peux spéculer sur ce que le Parlement va ensuite décider souverainement. Pour autant, le modèle des CDT va être extrêmement intéressant dans sa démonstration de l'efficacité du volontarisme sur le thème "Yes, we can". Si on peut donc se réunir autour de projets, on ne doit pas faire des CDT partout. Leur réussite est d'abord fondée sur ce potentiel que les nouveaux réseaux vont permettre localement, certes, mais aussi en termes de développement multipolaire de notre agglomération. Ce qui illustre parfaitement les manières dont nous pouvons conduire une réflexion autour de projets en travaillant ensemble.

Lors d'une réunion de l'un des CDT, une réflexion m'a extrêmement frappé car elle démontre à quel point ce que l'on fait a déjà bien avancé ; conclusion d'un maire s'adressant à son maire voisin : "Jamais je n'aurais pensé que nous travaillerions un jour ensemble et pourtant, c'est aujourd'hui le cas." Il y a là une espèce d'exemplarité sur laquelle je compte beaucoup. Bien plus forte qu'une décision administrative imposant que tout le monde soit en CDT.

Les leviers d'action

Les CDT sont déjà des leviers d'action et de mobilisation importants, mais on va les voir davantage à l'oeuvre quand ils produiront leurs effets. Par ailleurs, il y a l'appel à projet lancé au premier semestre 2012, par la Direction régionale des entreprises, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE) qui va donner aussi des fruits. Tous les grands projets n'en donnent pas encore, apparemment. Comme Saclay ou La Cité Descartes. Il va aussi se faire beaucoup de choses sur le secteur du Bourget. Mais les résultats de ces projets vont s'échelonner, voilà pourquoi nous n'avons pas encore vu tous les résultats. Ce qui est en train de se faire à Saclay autour de l'institut qui étudie le cerveau et les neurosciences est absolument stupéfiant. Avec, progressivement, la localisation de multiples centres de recherche. Polytechnique a ainsi l'intention de développer écoles doctorales et centres de recherche. Simultanément, nous préparons les infrastructures pour 2023, avec la ligne 18 rattachée à la ligne B du RER. Les investissements des 10 ans à venir comme les établissements qui vont arriver dans la phase 2015-2018 et monteront ensuite en puissance vont concrétiser la réalisation de ce vaste projet global.

Commentaires de l'AMUTC

Développer Saclay ? Oui, bien sûr, sous réserve de ne pas détruire la nature. Mais faire passer la desserte d'une zone encore très peu dense avant la réalisation de la rocade bouclée, c'est proprement du gâchis qui sacrifie les centaines de milliers d'usagers au confort de quelques milliers de doctorants et autres VIP ! Des choix de classe !

La future visibilité de Saclay

Cette visibilité en train de se construire, on ne l'imagine pas encore. Les projets présentés l'an dernier lors de l'appel à projets sont, pour la plupart, des projets d'études. Ces études sont en cours et cela suscite un peu de scepticisme. Le 7 octobre dernier, nous avons tenu avec la fédération régionale des travaux publics une séance marquante afin de travailler à l'élaboration des recrutements pour la filière des travaux publics dans la perspective des travaux du Grand Paris Express. Soit 18 000 emplois à créer à l'horizon 2018, pour lesquels on travaille avec le conseil régional, puis avec l'Education nationale et l'appareil de formation consulaire pour la formation.

Voilà du tangible car il n'est pas raisonnable de penser qu'on puisse faire de tels chantiers sans utiliser le potentiel des entreprises de l'Ile-de-France. Elles ont toutes les qualifications, et cette proximité qui fait qu'il y a une chance à saisir. Si on ne les aide pas pour le recrutement et la formation de ce personnel, on ne prépare pas l'avenir de ces entreprises. On le fait, c'est signé, c'est lancé. Les grands groupes français s'y intéressent de très près. Du côté de l'Etat, nous avons mis en place un certain nombre d'aides, notamment au titre des emplois d'avenir afin que les gens soient formés dans trois ans et puissent ainsi entrer en activité au moment où le chantier de la ligne 15 va prendre de l'ampleur.

La métropole

Donc, la visibilité de cet ensemble va croître. Il faut sûrement que nous lui donnions davantage de portée en termes de communication, mais que croient nos concitoyens ? Pas les études. Uniquement ce qu'ils voient. Voilà pourquoi j'insiste sur les CDT ou sur tout le travail fait autour du Grand Paris Express. Tous ces projets s'inscrivant dans une métropole qui doit avoir conscience qu'elle accueille 15 millions de visiteurs étrangers chaque année, des entreprises de niveau mondial. L'intérêt de nos citoyens est de jouer un rôle dans l'économie mondialisée. Ce qui suppose une gouvernance plus simple, plus claire, des territoires mieux préparés à accueillir de manière cohérente les entreprises.

La métropole – si le dessein actuel se poursuit – ne fait pas obstacle à l'existence d'une grande couronne avec ses collectivités et son organisation. Naturellement, la région Ile-de-France aura tout son rôle réaffirmé par l'approfondissement de l'acte 3 de la décentralisation, notamment en matière économique. Ce qui me frappe, c'est qu'on a constaté qu'en petite couronne, la coopération intercommunale ne pouvait mobiliser tout le monde.

D'autre part, les élus font souvent valoir la capacité de notre région à mettre en place la gestion de grands réseaux. Si nous nous occupons aussi peu, au quotidien, de l'eau ou de l'assainissement, c'est dû à la capacité des élus des collectivités à se fédérer autour de ces grands réseaux et de ces grands projets. Ils nous assurent des choses paraissant élémentaires, et qui pourtant ne fonctionnent pas toujours bien dans d'autres grandes métropoles.

Commentaires de l'AMUTC

C'est vrai ! On n'a pas besoin de métropole mais d'une région forte et de coopérations renforcées

La gouvernance

Nous avons cet acquis incontestable qui nous laisse cependant le problème considérable du logement car l'addition des volontés communales ne permet pas d'y faire face, au corps défendant d'un certain nombre d'élus. L'aide au maire bâtisseur est une question posée : quelles que soient les vertus de l'échelon communal ou de la coopération intercommunale, ceux-ci ne permettent pas toujours de faire coïncider les ressources et l'établissement des populations, en nous laissant avec des sujets assez dramatiques. J'ai 28 000 dossiers de DALO (Droit au logement opposable) non résolus à l'heure actuelle. Ces procédures résultant de la loi de 2010 et faisant obligation à l'Etat de fournir une solution aux demandeurs de logement. Et des centaines de milliers de concitoyens attendent soit un logement, soit une amélioration de leurs conditions de logement.

Entre un système communal, voire intercommunal, et le système d'Etat, nous n'avons pas trouvé toutes les solutions. Car il ne s'agit pas seulement de dégager du foncier – ce que l'on est en train de faire – mais de pouvoir piloter des projets, donc s'occuper des ressources d'investissement. Construire des logements signifie aussi développer les infrastructures, à commencer par les écoles et les voiries permettant de desservir ces logements. Il est donc indispensable de dégager, du côté des collectivités locales, des modes de gestion qui permettront de faire face à ce grand défi du logement. D'ailleurs le rôle à jouer pour satisfaire ces besoins dans la partie agglomérée ne se pose pas de la même façon que dans les centaines de communes rurales.

Commentaires de l'AMUTC

Recréer pour cela le département de la Seine (mais avec 6,7 millions d'habitants au lieu de 3 en 1965) n'est sûrement pas la solution. Ca va être un bordel innommable ! Soyez **pragmatique** Monsieur Daubigny. Répondez par des outils **simples** à ce vrai problème qu'est le refus du logement dans beaucoup de communes. Avec d'un côté la carotte (financer les équipements rendus nécessaires par l'augmentation de la population et aider mieux la construction de logements sociaux là où ils manquent) et le bâton (de **vraies** sanctions financières contre les communes qui refusent de prendre leur part).

Le nombre d'interlocuteurs

Domaine pour lequel il me semble tout à fait indispensable de progresser en matière de gouvernance. C'est d'ailleurs prévu dans le projet de loi Métropole pour l'espace métropolitain de Paris. Sans oublier le rôle accru que devrait avoir le conseil régional d'Ile-de-France avec une capacité d'intervention économique au plus près du terrain, tout en donnant en même temps une forme d'unité. Donc, que le conseil régional, ici comme ailleurs, bénéficie de ces compétences me paraît cohérent. N'oublions pas qu'avec le même projet de loi, on est en train de construire les métropoles de Lyon, de Marseille ainsi que toutes les autres métropoles. Il serait quand même paradoxal que le cœur de la région Ile-de-France reste plus fragmenté que les pôles de province. Naturellement, la complexité d'une région comme la nôtre avec ses 11 à 12 millions d'habitants n'a rien à voir avec une agglomération d'un million d'habitants. Mais enfin, on ne peut pas mésestimer que dans la région Rhône-Alpes, il y a 12 ou 13 pôles de compétitivité.

Demandez donc à un investisseur étranger ou même français venant en dehors de la région parisienne combien d'interlocuteurs ils doivent avoir. Entre les collectivités locales, les établissements publics de coopération intercommunale, les agences de développement ou bureaux de ce genre qui interviennent sur un même territoire... On est souvent à cheval entre deux départements, deux communes. Or les terrains disponibles ne sont pas limités par des limites politico-administratives. Donc il faut absolument coordonner ces actions, nous avons tout à y gagner. Je reprends l'exemple de la plateforme de Roissy : pour ce pôle très fort en termes économiques, nous avons besoin de coopération entre le Val-d'Oise, la Seine-et-Marne et la Seine-Saint-Denis.

Commentaires de l'AMUTC

Pas besoin de la métropole pour cela. C'est l'intérêt de tous de coopérer pour le développement économique. Rangez l'idéologie Monsieur Daubigny ! Soyez pragmatique ! Soyez efficace rapidement !

Le processus de maturation

Je constate le travail de fond réalisé depuis 5 ans pour la construction du Grand Paris Express. Le nombre de réunions que j'ai pu personnellement tenir sur les CDT est incroyable. Depuis 10 mois, j'y ai passé plus d'un mois. L'intensité de ce travail n'est certes pas encore visible, mais cette démarche constructive est faite d'une base et d'une méthode. Ce qui est en train de se construire est beaucoup plus multipolaire que Paris Métropole. Je constate à quel point les présidents des structures de préparation des CDT ont eu un rôle majeur à leur échelon. Ce sont de vrais interlocuteurs sur le plan territorial. Donc, il y a un processus de maturation à l'oeuvre qui me paraît très important.

Commentaires de l'AMUTC

C'est pour cela que le gouvernement étend supprimer les intercommunalités qui ont porté les CDT, les absorber dans la métropole, les asservir en leur retirant tout pouvoir de décision... Très cohérent !

La desserte de Roissy CDG

La desserte de Roissy-Charles-de-Gaulle est une vieille question. Une série de myopies ne nous pas vraiment aidés dans la desserte de nos aéroports. Ainsi, l'aéroport de Toulouse n'est pas encore vraiment desservi par une ligne directe en la matière. On a additionné les processus pour Orly – Orly Rail, OrlyVal mais aucun n'a donné cette dimension que l'on trouve dans des pays voisins. Au sein même de l'aéroport de Munich, vous montez dans le métro de la ville. Et comme il est conçu en boucle, vous pouvez choisir d'entrer dans Munich par le côté le plus optimal par rapport à votre destination.

Pour Roissy, les projets ne sont pas allés jusqu'au bout, que ce soit dans leur forme juridique ou dans leur proposition. Le président d'Aéroports de Paris a pris le taureau par les cornes et relancé une proposition avec RFF. Premier souci partagé avec monsieur de Romanet, pour autant : que le projet de la ligne 17, destinée à aller jusqu'à Roissy, ne soit pas obéré car elle dessert des quartiers, des zones, des villes actuellement très mal desservies, et pour lesquels la ligne B ne suffit plus, même avec les réformes et les restructurations dont elle a été l'objet.

Il y a encore des pôles forts mal desservis. Villepinte est quand même un des grands pôles dont nous avons besoin. La chambre de commerce et l'industrie régionale le réaffirment. Aller à Villepinte est encore largement une difficulté car les visiteurs, souvent venus de l'étranger, s'y rendent pour les salons et attendent une autre rapidité, un autre niveau de service, etc. L'existence du projet de la ligne 17 est maintenant confirmée, et desservira notamment Villepinte.

La mise en correspondance de Roissy avec les grands pôles parisiens de la Défense, etc. réclame un autre niveau de service. Le projet que pousse monsieur de Romanet a d'ailleurs été mentionné dans le discours du Premier ministre le 6 mars. Avec une condition posée : que son financement ne fasse pas appel à l'impôt. Sans recourir au PPP dont on a vu le destin que l'on sait.

Commentaires de l'AMUTC

Après avoir vanté Munich (c'est le métro normal qui le dessert) il justifie un métro spécifique procurant « un autre niveau de service » ! On aimerait comprendre. En fait il faut renforcer le métro normal, pour tous ! En outre Daubigny dit il faut faire mais il ne faut pas payer ! Pas d'impôt, pas de PPP, mais quoi alors ?

Donc, j'ai une raisonnable confiance en ce projet et comprends totalement ceux qui s'alarment de la situation présente car comme on dit, "quand on n'avance pas, on recule". Or nous avons une vision mais il faut sans arrêt être en mouvement car ne pas faire est un grand risque. Du point de vue aéroportuaire comme dans bien d'autres, nous sommes en compétition européenne et mondiale avec Francfort, Londres... Il faut donc proposer les transports de correspondance aux terminaux si nous voulons garder l'attractivité économique liée, la faire prospérer car la facilité d'accès détermine bien évidemment l'implantation des entreprises. Cette nouvelle infrastructure sera très utile si on peut mener le projet jusqu'au bout.

Bio express

Le mécano de l'intérêt général

Ce magistrat à la Cour des comptes, 65 ans, passé par l'ENA (promotion Guernica, 1974-76) après une licence en histoire et géographie (et Sciences-Po Paris) fut conseiller technique au cabinet de François Mitterrand de 1988 à 1991 avant une carrière entièrement dédiée à la "préfecturale" : préfet du Vaucluse (1991-93), conseiller maître à la Cour des comptes (1993), préfet de la Loire (1993-96), de la Réunion (1998-2001), de la

région Champagne-Ardenne et de la Marne (2001-03) puis de la région Midi-Pyrénées et de la Haute-Garonne (2003-06), de la région Bretagne, d'Ille-et-Vilaine (2006-09), de la région Pays de la Loire, de la Loire-Atlantique (2009-12). Puis directeur du cabinet de Manuel Valls en 2012 et actuellement préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris.