

Déclaration de M. Nicolas Sarkozy, Président de la République, sur le projet du Grand Paris, à Paris le 29 avril 2009.

Mesdames et Messieurs les Ministres,

Mesdames et Messieurs les parlementaires,

Monsieur le Maire de Paris,

Monsieur le Président du Conseil Régional,

Mesdames et Messieurs les Présidents des Conseils Généraux,

Mesdames et Messieurs les Maires de l'Île-de-France,

Il y a un an et demi, j'inaugurais cette Cité de l'Architecture et du Patrimoine dans laquelle nous nous retrouvons aujourd'hui.

A ceux d'entre vous qui étaient présents à cette inauguration j'avais dit : « Je veux que cette inauguration soit l'occasion de remettre l'architecture au coeur de nos choix politiques ».

Bousculant les habitudes de pensée et les comportements qui depuis des décennies plaçaient l'architecture et l'urbanisme au second plan dans les grandes opérations d'aménagement urbain, j'ai souhaité que la réflexion des architectes et des urbanistes constitue le point de départ de l'élaboration du projet si symbolique du Grand Paris.

Il ne s'agit pas d'opposer l'art et la technique.

Il ne s'agit pas d'opposer les architectes aux ingénieurs.

Il s'agit que le financier ne décide pas tout seul en se contentant d'une approche quantitative.

Il s'agit que l'architecte ne se laisse pas emporter par le rêve fou d'une cité idéale qui le conduirait à faire table rase de la réalité.

Il s'agit de rompre avec la détestable habitude de tenir l'Art pour du superflu alors qu'il répond à un très profond besoin humain.

Il s'agit de rompre avec un rationalisme si excessif et si glaçant qu'il finit par être à l'opposé même de la vie.

Il s'agit de rompre avec le fonctionnalisme qui a fait tant de dégâts dans nos villes en spécialisant et en séparant là où il aurait fallu au contraire mélanger et réunir.

Il s'agit de rompre avec tout ce qui a conduit au cours des décennies passées à déshumaniser nos villes.

Le point de vue de l'Homme est le seul point de vue qui vaille pour penser la ville.

La ville est faite pour l'Homme et non pas l'Homme pour la ville.

La ville est faite pour donner de la qualité de vie non pour étouffer la vie, non pour la contraindre.

La ville est faite pour rendre la vie plus facile, non pour la rendre plus difficile.

Dans l'histoire, il n'y a pas de villes réussies qui ne soient construites à partir de l'homme et pour lui. C'est l'oubli de ce principe qui a conduit nos grandes villes à cette sorte de démesure qui rend la vie si dure à tant de leurs habitants. Ceux-là subissent tous les jours les nouvelles formes de servitude et d'aliénation qui accompagnent les plus grands progrès de la puissance humaine.

On sait voyager vite et loin mais on a les plus grandes difficultés à aller tous les jours de son domicile à son lieu de travail. On sait communiquer instantanément avec n'importe qui à l'autre bout du monde mais on ne sait pas vivre ensemble d'un quartier à un autre.

On fait des agglomérations gigantesques qui ne sont pas des villes non parce qu'elles sont trop grandes mais parce qu'elles n'ont pas d'âme, parce qu'un nombre de plus en plus grand de leurs habitants ne s'y sent ni en sécurité, ni en mesure d'y accomplir ses rêves.

Comment refaire de la ville, de la citoyenneté, du lien civique, du lien social, de la convivialité, de la solidarité ?

Comment faire pour que nos grandes métropoles redeviennent des lieux de progrès, de prospérité, de partage ?

Comment inventer la ville durable, la ville de l'après Kyoto, la ville écologique, la ville qui s'allie avec la nature au lieu de la combattre ?

Voilà le plus grand défi peut-être de la politique du XXI^e siècle.

Ce défi, je veux que la France le relève.

Je veux que la France donne l'exemple.

C'est cela l'ambition du Grand Paris.

C'est pour cela qu'il y a un an et demi, ici-même, j'avais souhaité que dix équipes d'architectes, parmi les plus grands du monde, y réfléchissent, sans restriction, sans tabou. Ce n'était pas un concours. Le but n'était pas de faire gagner un projet et d'écartier les autres. Le but était que dix pensées s'emparent de l'un des problèmes les plus difficiles au monde. Le but était de laisser cheminer dix points de vue qui pourraient s'enrichir les uns les autres.

En même temps pour mobiliser l'Etat, les administrations, j'ai souhaité confier à Christian Blanc, homme d'expérience, de rigueur et d'audace, la responsabilité du Secrétariat d'Etat au développement de la Région Capitale.

C'est la première fois dans le monde qu'une réflexion de cette ampleur est engagée sur le phénomène de la grande métropole moderne.

Le travail accompli est sans précédent.

Sans précédent par sa profondeur.

Sans précédent par son audace.

Ce travail, nous en avons un premier résultat sous nos yeux à travers cette exposition qui s'ouvre aujourd'hui à tous les Franciliens. Dix regards sur le Grand Paris de l'avenir. Dix représentations de l'avenir possible de cette grande métropole dont Paris est le coeur.

Ce qui me frappe, c'est qu'elles ne sont pas antagonistes mais qu'elles se complètent.

Ce qui me frappe, c'est qu'elles ne sont pas chimériques mais réalistes.

Je veux rendre hommage à toutes les équipes qui ont tant travaillé, qui ont si bien travaillé. En visitant cette exposition, en promenant le regard sur ces maquettes, chacun pressent qu'un autre destin est possible pour Paris, que l'histoire n'est pas écrite d'avance, que l'on peut en imaginer bien d'autres.

Je veux rendre hommage aux architectes, aux urbanistes, aux ingénieurs, qui aujourd'hui ne nous font pas seulement rêver mais qui nous donnent aussi envie d'agir, d'entreprendre pour réaliser cette promesse qui soudainement prend corps sous nos yeux.

Certains d'entre vous se souviennent peut-être du beau texte de Victor Hugo qu'il écrivit sur Paris pendant son exil à Guernesey : il voyait en Paris la ville héritière de Jérusalem, d'Athènes et de Rome incarnant en elle : « le Vrai, le Beau, le Grand ».

C'est exactement ce à quoi nous invite cette exposition.

Le Vrai, le Beau, le Grand, c'est exactement ce que nous voulons faire avec le Grand Paris.

Le Vrai, parce qu'il n'y a pas de grande métropole qui ne soit pour la civilisation dont elle est le centre un foyer de savoir, de communion, de science, parce qu'il n'y a pas de grande métropole qui ait une personnalité, qui ait une identité, qui ait un rayonnement sans une dimension spirituelle et une dimension intellectuelle.

Le Beau, parce que la beauté, on l'a trop oublié, est une dimension essentielle de la qualité et de la dignité de la vie humaine et parce que parmi toutes les inégalités qui sont insupportables, l'inégalité d'accès à la beauté est l'une des plus désespérantes et des plus douloureuses.

La beauté d'une ville est une part indicible mais bien réelle du bonheur de ceux qui l'habitent.

C'est un réconfort de l'âme et de l'esprit qui fait cruellement défaut à ceux qui sont condamnés à vivre dans un environnement triste et laid. Sans doute le Beau est-il subjectif, sans doute varie-t-il d'une personne à une autre, d'une époque à une autre. Ce n'est pas une raison pour éluder la question. Ce n'est pas une raison pour ne pas rechercher la Beauté dans ce que nous construisons dans ce que nous accomplissons. Nous ferons le Grand Paris comme les

construisons, dans ce que nous accomplissons. Nous ferons le Grand Paris comme les générations passées ont fait jadis Paris, nous le ferons avec les ingénieurs, avec les entrepreneurs mais aussi avec les architectes, avec les artistes, avec les poètes, avec les musiciens. On peut construire haut, on peut construire bas, on peut construire petit ou construire grand pourvu que ce soit beau. Pourquoi s'interdire de bâtir des tours si elles sont belles, si elles s'inscrivent harmonieusement dans le paysage urbain ? Pourquoi s'interdire à priori une forme d'expression artistique, une forme architecturale ? La seule chose condamnable c'est la laideur.

La civilisation commence quand la politique et l'esthétique se lient l'une à l'autre. Non pour imposer un goût unique, une norme obligatoire, un art officiel mais parce qu'en se préoccupant de l'esthétique, la politique exprime son souci de toucher l'âme et le cœur humains, parce que c'est la condition certes non suffisante, mais nécessaire, pour que la politique puisse atteindre à l'universel. A travers le Parthénon la démocratie athénienne parle à tous les hommes.

Le Grand, c'est la troisième exigence.

Une ville n'a de rayonnement que si elle est grande aux yeux de tous les hommes et pas seulement de ses habitants.

Paris est une ville-monde dont le nom a une signification pour tous les peuples de la terre.

Paris est une ville-monde et une économie-monde. Elle n'est pas que la capitale de la France.

Elle est aussi la rivale de Londres, de New York, de Tokyo ou de Shanghai. Elle appartient au grand réseau d'échanges et de communications planétaires. Elle a vocation à être au premier plan dans la civilisation et dans l'économie mondiale. Mais elle peut perdre son rang si nous n'y prenons pas garde.

Dans la partie qui se joue à l'échelle de la planète, rien n'est acquis. Pour rester au premier rang, il faut voir loin et il faut voir grand. Le Grand Paris, ce n'est pas seulement l'élargissement des frontières de Paris.

Le Grand Paris, c'est Paris qui veut jouer un rôle dans l'économie européenne et dans l'économie mondiale.

Le Grand Paris, c'est Paris qui veut être la carte maîtresse de la France en Europe et dans le monde.

Le Grand Paris, c'est la volonté de penser le développement de Paris dans une perspective beaucoup plus large que les limites du périphérique, que les limites de la Petite Couronne, beaucoup plus large que celles de l'Ile-de-France.

Le Grand Paris c'est la volonté de penser l'avenir de Paris dans le cadre d'une stratégie d'aménagement et de développement des territoires à l'échelle nationale.

Le Vrai, le Beau, le Grand... Il manque le Juste.

La ville ne doit pas exclure mais unir.

La ville brasse les âges et les conditions comme elle métisse les pensées et les cultures.

La ville doit être une protection pour les plus faibles, les plus démunis. Elle doit être attentive aux malades et aux handicapés. Elle doit être accueillante aux enfants. Elle doit permettre à ceux que la vie a usés, que l'âge a rendu plus fragiles, de ne pas se sentir rejetés. Elle doit leur permettre de vivre dignement comme des citoyens à part entière.

La ville c'est un tout. La ville c'est un sentiment d'appartenance. La ville c'est une égale dignité offerte à tous les citoyens. Une égale prise en compte de leurs problèmes, de leurs difficultés, de leurs besoins, de leurs aspirations, un égal accès à la culture, à l'éducation, à la santé, à l'emploi, à la mobilité. La ville c'est l'égalité des chances.

Le Grand Paris cessera d'être une agglomération pour devenir une ville quand on ne parlera plus de banlieues, quand il n'y aura plus de zones urbaines sensibles, quand le destin de chacun ne sera plus déterminé par le quartier où il habite, quand l'adresse cessera d'être un facteur de discrimination sociale.

Le Vrai, le Beau, le Grand et le Juste. Voilà le programme du Grand Paris qui émerge de toutes les réflexions, de toutes les pensées qui cheminent depuis plus d'un an.

Chacun l'a bien compris, nous n'allons pas raser la ville pour en construire une autre. Nous n'allons pas remplacer la ville ancienne par une ville nouvelle. Nous allons édifier une nouvelle ville à partir de l'ancienne.

Nous allons bâtir la ville sur la ville.

Le Grand Paris ce n'est pas un plan figé, un plan rigide qui fermerait l'avenir au lieu de l'ouvrir. Le Grand Paris c'est un processus de transformation, c'est l'exploitation de tous les possibles, de toutes les potentialités, c'est continuer une histoire qui a commencé bien longtemps avant nous et à laquelle nous voulons donner un cours nouveau, imprimer une nouvelle direction. Cette nouvelle page de l'histoire de Paris, nul ne peut l'écrire seul. Nous devons l'écrire tous ensemble, avec le Gouvernement, avec tous les élus de l'Île-de-France et avec tous les Franciliens.

Entre la main invisible du marché, qui indexe tout le développement de l'agglomération sur le niveau de la rente foncière, et la planification rigide qui a détruit tant de villes, il faut trouver l'équilibre. Équilibre instable qui se modifie au fur et à mesure que l'histoire se fait.

Situation dérangeante pour les amateurs de catégories bien nettes et préétablies dont la pensée a du mal à saisir l'inachevé, à appréhender ce qui est condamné à être toujours en devenir.

Raison de plus pour faire passer l'émergence d'un projet collectif avant la réforme institutionnelle et administrative. Raison de plus pour laisser de côté à ce stade tous les enjeux de pouvoir. Ce qui compte c'est que les habitants se sentent de plus en plus heureux d'y vivre. Ce qui compte c'est que pour de plus en plus de gens dans le monde, Paris redevienne l'exemple d'une ville où il fait bon vivre.

L'une des équipes qui ont contribué à cette exposition a mis en exergue de son travail cette phrase qui pourrait être le point de ralliement de tout le monde : « ce qui serait extraordinaire serait d'améliorer l'ordinaire ». En réalité, ne nous y trompons pas, il n'existe pas d'ambition plus élevée.

Pour dessiner l'avenir du Grand Paris, commençons d'abord par regarder Paris de loin face à Londres et à Rotterdam.

L'axe principal du développement économique européen, de Londres à Milan, prend la France en écharpe par l'Est. Si nous laissons aller les choses le risque est de voir Paris décrocher et nos deux grands ports Le Havre et Marseille périr de façon irrémédiable.

Nous avons des atouts considérables et la crise rebat les cartes. C'est le moment où jamais de renverser la tendance et de créer une nouvelle dynamique territoriale dont le Grand Paris sera le foyer.

Faisons enfin le choix stratégique que nous dicte la géographie : Le Havre, c'est le port du Grand Paris et la Seine est l'axe nourricier autour duquel la métropole a vocation à s'ordonner.

Avec la décision de réaliser le canal Seine-Nord inscrite dans le Grenelle de l'environnement, le bassin de la Seine sera désenclavé dès 2015. La grande vitesse sur l'axe Le Havre-Paris qui mettra Le Havre à une heure de Paris et le développement d'un grand port de transformation à Achères à l'embranchement du réseau fluvial Nord Europe et de la Seine, s'imposent logiquement. Pour tirer le centre de gravité de l'économie ouest européenne vers le Sud, nous voilà obligés de penser le développement de la métropole du Grand Paris sur la grande échelle de la vallée de la Seine jusqu'à la mer et d'inverser les flux d'échanges vers l'Europe du Nord. Ce raisonnement à grande échelle, c'est du reste j'en suis convaincu, la seule façon de relever le défi de l'après Kyoto : la ville durable ne peut se concevoir que dans cette perspective large où l'on peut inscrire une véritable révolution dans les modes de production et de transport.

Les architectes qui se sont promenés le long des cours d'eau, qui sont montés sur les hauteurs, ont arpenté les rues, longé les façades, suivi le tracé des routes et des voies de chemin de fer en ont fait le constat : dans le Grand Paris, le fond de scène devient le territoire de la région tout entière avec ses coteaux, ses vallées, ses parcs et ses forêts. Ils ont vu l'importance de l'eau et l'opportunité offerte par les espaces verts et les espaces agricoles pour construire à la fois une réserve de biomasse et des couloirs, des parcours entre elles qui relient les différentes parties de la métropole.

Toutes les visions convergent vers un Grand Paris polycentrique, dense et poreux à la fois, perméable, traversé de corridors naturels, maillé de trames vertes qui pénètrent jusque dans Paris intra-muros, avec des jardins suspendus sur les toits, les berges de la Seine, de la Marne, du Canal de l'Ourcq reconquises, et, à la lisière de l'urbanisation, des jardins familiaux, des

serres, une agriculture de proximité et sur les zones humides, inondables, des constructions sur pilotis.

La proposition de planter une nouvelle forêt d'un million d'arbres sur les 2500 hectares du cône de bruit de Roissy mérite que l'on s'y arrête. Elle permettrait à elle seule de capturer treize tonnes de carbone par an, soit un centième de l'impact actuel de la consommation et des déchets de la Ville de Paris.

L'augmentation de 30 % des forêts franciliennes ferait baisser un à deux degrés la température nocturne pendant un pic de chaleur au centre de Paris !

Tout cela est possible. Les propositions sont sur la table. Les cartes sont dessinées.

Avec le développement des énergies renouvelables, des transports propres, du recyclage, de l'agriculture de proximité, c'est à travers cette alliance nouvelle entre la ville et la nature que le Grand Paris relèvera le défi écologique de l'après Kyoto. Le Grand Paris dessine le modèle de la ville durable, le modèle de la ville-nature vivant en symbiose plutôt qu'en opposition avec son environnement. Opposition qui au fur et à mesure de l'étalement urbain a fini par devenir absurde.

Ce vaste espace métropolitain a besoin d'une nouvelle géographie culturelle, d'une nouvelle géographie de pouvoir, il a aussi besoin de repères, de monuments, de lieux symboliques et familiers à travers lesquels chaque territoire participe à l'identité commune. Le recensement de tous ces lieux magiques qui, de Montmartre à Versailles, des bords de la Marne à la Vallée aux Loups, du Mont Valérien au port de Gennevilliers, donne à la métropole une identité et une consistance particulières, dessine ce que l'une des équipes a joliment appelé le passage « de la ville du besoin à la ville du désir ». Ce désir sans lequel il ne peut y avoir ce sentiment d'attachement, ce sentiment d'appartenance qui fait que le citoyen se sent bien dans sa cité, qui fait qu'il aime et qu'il est heureux d'y vivre, d'y élever ses enfants.

Au cœur de la métropole il verra la vallée de la Seine se muer en vallée de la culture. Au centre, la Grande Bibliothèque, le Grand Louvre, Orsay, le Musée des Arts Premier, le Grand Palais rénové, la Cité de l'Architecture et une nouvelle institution autonome, emblématique, dédiée à l'art contemporain, installée au Palais de Tokyo.

A l'Ouest, dans les bois de Boulogne la Fondation Louis Vuitton pour la Création et l'Ile Seguin dédiée à tous les arts, dont la forme urbaine sera elle-même un monument.

A l'Est, le pôle « Image et Médias » autour de l'INA, de l'Ecole des Gobelins à Noisy-le-Grand, des universités de Marne-la-Vallée et de Créteil.

Au Nord, la Villette, avec l'installation de la Philharmonie de Paris à côté de la Cité de la Musique, du Conservatoire et de la Cité des Sciences.

Au Nord, encore, la Cité européenne du cinéma de Luc Besson.

Au Nord, toujours, un grand équipement culturel et scientifique prestigieux consacré à toutes les formes d'expression culturelle et artistique qui sera installé au Bourget.

Au Sud, le Mac Val de Vitry voué lui aussi à l'art contemporain.

Peu à peu le Grand Paris de la Culture prend corps. Celui de la connaissance et de la recherche aussi. Prenons conscience de ce fait majeur : c'est l'alliance de la recherche et de l'enseignement, de la culture et de la science, du savoir et du savoir-faire, qui joue le rôle le plus déterminant dans la dynamique des territoires de la métropole. C'est le grand mérite des travaux conduits par Christian Blanc d'avoir mis en lumière ces potentialités. Au croisement de la nouvelle économie de la connaissance et du nouveau modèle de croissance durable, elles dessinent la géographie des emplois de demain et le rôle que pourra jouer le Grand Paris dans l'économie globale si nous savons nous en donner les moyens.

Des pôles d'excellence à vocation mondiale émergent pour l'avenir, dont il faut appuyer le développement en mobilisant tous les leviers.

A l'Ouest, autour de la Cité financière de la Défense, des services aux entreprises à haute valeur ajoutée et l'université Dauphine qui s'y installera d'ici à cinq ans.

A l'Ouest encore la vallée industrielle de la Seine autour du port d'Achères et du pôle universitaire de Cergy-Pontoise. Son avenir est dans les éco-industries et la logistique.

Au Sud le plateau de Saclay où l'État va investir 850 millions d'euros, a vocation à devenir l'un

Au Sud le plateau de Saclay où l'Etat va investir 500 millions d'euros, à vocation à devenir l'un des plus importants centres scientifiques et technologiques du monde.

Au Sud encore la vallée des biotechnologies avec les laboratoires de recherche, les entreprises pharmaceutiques, les grands centres hospitaliers. Je pense au campus dédié au cancer à Villejuif, au genopole à Evry, au pôle nutrition santé autour de Rungis et d'Orly, et à celui de Clamart autour de l'Hôpital Bécclère, à la vallée scientifique de la Bièvre...

A l'Est, un grand pôle industriel et scientifique consacré à la construction, à la maintenance et aux services de la ville durable autour des compétences en matière de services urbains, de capteurs, de nouveaux matériaux pour le bâtiment, de traitement des eaux, de capteur et de stockage du gaz carbonique, de gestion et de traitement de l'eau, et de géothermie...

Au Nord, dans la Plaine Saint Denis, un pôle dédié aux industries de la création autour de métiers de l'image, des formations techniques de haut niveau, et du campus Condorcet dédié aux sciences humaines et sociales.

Au Nord encore, autour du Bourget, au pôle dédié à l'aviation et au tourisme d'affaires et à la formation professionnelle dans ces métiers.

Toujours au Nord, autour de Roissy et Villepinte, un pôle dédié aux échanges internationaux et au développement industriel de la logistique.

Ces grands pôles de développement dont la réussite dépend de notre capacité à tisser des liens entre les laboratoires, les universités, les entreprises, les services publics et à les connecter aux grands réseaux mondiaux d'échanges, vont changer le visage du Grand Paris, ses équilibres sociaux, sa physionomie urbaine.

Nulle réflexion sur l'urbanisme ne peut les ignorer.

Il nous faut tout penser ensemble : l'écologie, la culture, l'économie, le social.

Le point clé c'est le blocage du développement urbain. Le constat est unanime : « les lieux de la métropole sont figés, coincés, emprisonnés entre les barrières des réseaux à grande vitesse qui sillonnent son territoire ». L'avenir est aux îlots ouverts aux quartiers évolutifs. Une formule résume tout : la ville durable c'est la ville transformable.

Il faut désenclaver, lutter contre la juxtaposition.

Il faut rétablir la continuité des cheminements, construire des ponts, des passerelles. Créer des lisières avec la nature chaque fois que c'est possible, couvrir les coupures, transformer les nationales en boulevards, les routes en rues, ou quand ce n'est pas possible, les enterrer.

Regardez l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly, une des voies les plus fréquentées d'Europe. Elle coupe la ville en deux. Je tiens à son enfouissement.

Regardez le périphérique, il isole Paris bien davantage que jadis le mur des fermiers généraux. Il sépare le coeur des membres. Cela ne peut plus durer.

Regardez La Défense que son urbanisme de dalles et son périphérique isolent elle aussi.

Regardez les tranchées ferroviaires béantes qui éventrent la ville comme entre Saint-Lazare et le Pont Cardinet.

Ce que l'on va entreprendre à La Défense pour en refaire un quartier de plein pied avec la ville, il nous faut l'entreprendre partout. C'est un enjeu majeur. Ce doit être une priorité inscrite dans tous les schémas directeurs, dans tous les documents d'urbanisme.

L'autre priorité en matière d'urbanisme est de se saisir de la dynamique du Grand Paris pour changer la dimension et la nature de la politique de la ville. 1,2 millions de Franciliens vivent dans 155 zones urbaines sensibles. Ils ne doivent pas être les laissés pour compte du Grand Paris.

On ne peut pas se contenter de rénover l'habitat même si c'était nécessaire et de faire seulement la politique des quartiers. Il faut sortir du zonage, travailler sur des périmètres plus larges, étendus au moins jusqu'aux gares, jusqu'à ces portes d'entrée par lesquelles l'habitant de la banlieue accède aux ressources de la ville. Il nous faut réfléchir aux nouvelles missions d'aménagement qui pourraient être confiées à l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine, à la mobilisation des moyens matériels et juridiques dont elle pourrait être dotée, au foncier public qui pourrait être mobilisé, à la manière dont toutes les administrations et les entreprises publiques qui disposent d'un grand patrimoine foncier - je pense aux ports autonomes, aux aéroports, à la

SNCF, à la RATP - pourraient être mises à contribution dans le cadre d'une stratégie globale au lieu que chacun continue d'agir en ordre dispersé et que toutes les bonnes volontés se consomment dans l'impuissance.

Le Grand Paris est un plan de cohésion urbaine qui prolonge et qui élargit le plan de cohésion sociale aux dimensions non plus des quartiers mais de la métropole tout entière.

Comment y parvenir si le déficit en logement accentue les disparités sociales, éloigne toujours plus le domicile du lieu de travail, dégrade le niveau de vie en rendant l'immobilier toujours plus cher et allongeant la file d'attente pour accéder au logement social ?

Pour résorber le déséquilibre entre l'offre et la demande, il faut construire davantage : 70 000 logements par an soit plus du double du rythme actuel. C'est l'objectif que nous devons nous fixer.

L'obstacle n'est pas dans la rareté du foncier, il est dans la façon dont on le gère. L'offre foncière est beaucoup plus élastique qu'on ne le dit.

En recensant toutes les superficies disponibles, on révèle en préservant les surfaces rurales une offre foncière de l'ordre de 200 km² soit deux fois la superficie de Paris intra-muros - c'est-à-dire deux à trois fois supérieure à ce qui est nécessaire pour construire les 1,5 millions de logements nécessaires pour répondre aux besoins à horizon de 2030.

Le problème c'est la réglementation. Pour libérer l'offre il faut déréglementer, élever les coefficients d'occupation des sols et rétablir la continuité du bâti dans les zones denses, permettre à chaque propriétaire d'une maison individuelle de s'agrandir, d'ajouter une pièce ou un étage, rendre constructible les zones inondables pour des bâtiments adaptés à l'environnement et au risque, utiliser les interstices, les délaissés d'infrastructures... Il faut changer nos procédures, notre façon d'appliquer le droit, sortir du respect passif d'une réglementation de plus en plus pesante, non pour laisser le champ libre au marché mais pour que la ville vive, respire, évolue, se développe en respectant des règles fortes, compréhensibles, efficaces, écologiques. J'ai demandé que soit conduite une réflexion approfondie sur ce changement de philosophie de notre droit de l'urbanisme.

Déréglementer c'est aussi en finir avec tous les zonages et pas seulement ceux de la politique de la ville. Il faut en finir avec les zones d'activité, les zones industrielles, les zones commerciales, les zones résidentielles, les zones de loisir. Le vieux fonctionnalisme a vécu. Il a fait assez de dégâts. Retour à la mixité. Faisons des Central Parks à la française en densifiant le pourtour des espaces verts. Rapprochons les lieux d'habitation, les lieux de travail, les lieux de distraction. Qu'est-ce qui nous en empêche ? Des obstacles physiques ? Non, le droit de l'urbanisme. Alors faisons-le évoluer. Le décroisement juridique ouvrira la voie au décroisement physique.

Et puis, lançons les grandes opérations d'aménagement qui vont illustrer cet esprit nouveau et changer le paysage urbain. Dans le prolongement de la Défense à Gennevilliers, à la Courneuve, au Bourget, dans la Plaine Saint-Denis, autour du Canal de l'Ourcq, autour de Noisy-le-Grand et de Chelles, de Vitry et des Ardoines, de Vélizy, d'Orly, de Clichy Montfermeil, nous devons faire émerger de nouvelles centralités urbaines. C'est aussi dans Paris intra-muros, dans le XIII^e arrondissement, dans le XV^e sur le Front de Seine, dans le XX^e, aux Batignolles, que le visage de la ville va changer. La Cité judiciaire s'installera aux Batignolles. La Cité de la Défense Nationale à Balard. Peu à peu la nouvelle géographie des pouvoirs se dessine. Celle des gares aussi. Les nouvelles gares TGV seront à la Défense ou entre Pleyel et le Bourget.

C'est sur le transport que va se jouer la partie la plus décisive. Parce que la question de la mobilité est cruciale, parce que le système de transport francilien est à bout de souffle. Parce que se déplacer tous les jours pour aller travailler est devenu un véritable enfer pour des millions de Franciliens.

Il faut prendre le problème par le bon bout, je veux dire le besoin des gens, la nécessité d'améliorer leur vie quotidienne, de la rendre plus facile.

Il faut en même temps préparer l'avenir, le long terme et faire en sorte que les choses s'améliorent rapidement. On a trop attendu. On ne peut plus attendre. Attendre quoi d'ailleurs ? On ne résoudra pas tous les problèmes qui rendent la vie impossible aux Franciliens par les

transports. S'il faut faciliter les déplacements, il faut aussi briser le cercle vicieux de la concentration des emplois et de la concentration des logements qui les éloignent les uns des autres.

Il y a une formule qui résume tout : « le pouvoir de déménager est aussi important que le pouvoir de se déplacer ». La politique des transports et la politique d'aménagement doivent former une seule et même politique.

Il nous faut donc réinventer le système de transport à partir des dynamiques territoriales que nous voulons encourager et des principes auxquels nous voulons soumettre le développement urbain du Grand Paris.

A partir aussi d'une réflexion prospective sur les changements de comportements et les modes de transports du futur. Je pense naturellement au développement des circulations douces et plus encore à l'arrivée de la nouvelle voiture urbaine moins polluante, moins consommatrice d'énergie, moins volumineuse, qui sera mieux adaptée aux routes redevenues des rues et aux exigences de la ville durable. On ne fera pas non plus l'économie d'une réflexion sur le principe d'une tarification unique pour que le coût du transport soit le même pour tous les citoyens du Grand Paris où qu'ils habitent.

Le réseau de transports vers lequel doivent tendre tous nos efforts doit répondre à quatre critères : celui du haut débit et de la grande vitesse à l'échelle régionale, celui du maillage fin du territoire facilitant les déplacements au sein des bassins de vie, celui de l'irrigation locale par la mise en relation des différents niveaux de desserte, celui de la participation à ce que l'on pourrait appeler la scénographie urbaine qui fait préférer l'aérien au souterrain pour les transports en commun chaque fois que c'est possible et qui confère aux gares et aux infrastructures une fonction architecturale majeure.

Commençons par le commencement.

On a toutes les données. Les deux tiers de l'augmentation du trafic dans l'avenir se concentreront sur le réseau existant.

Optimiser l'exploitation, c'est une priorité absolue. Partons des besoins. Il faut raccourcir les temps de trajet et créer à l'échelle de la métropole un système de transport aussi performant et aussi commode que celui de Paris intramuros.

Pour gagner en temps et en commodité, il faut que les transports en commun fonctionnent la nuit et il faut libérer les Franciliens des horaires fixes du RER et des trains de banlieue, comme dans le métro. Il y aura plus de changements mais ils seront plus faciles et avec un raccourcissement considérable des temps de trajets.

Les Suisses l'ont réalisé sur leur système de transport à l'échelle du pays tout entier. Pourquoi cela ne serait-il pas possible à l'échelle du territoire francilien ?

Il faut lever les obstacles, avoir une seule régulation du trafic pour le réseau de la RATP et celui de la SNCF, réorganiser l'exploitation, créer de nouvelles gares faciles d'accès, commodes d'usage, mettant en valeur l'environnement urbain, créant de nouvelles polarités.

Ce qui est décisif dans cette approche, c'est l'armature des pôles d'échanges.

Mais la réorganisation ne suffira pas. Il faut compléter le réseau pour que le maillage soit efficace. Pour densifier le réseau existant beaucoup d'idées sont sur la table : prolongement de la ligne 14 s'arrêtant porte de Clichy et à Cardinet, prolongement d'Éole de Saint-Lazare jusqu'à la Défense, liaison rapide entre Roissy et la gare du Nord... Elles seront mises en oeuvre le plus vite possible. Faut-il une nouvelle radiale souterraine dans Paris entre Montparnasse et Saint-Lazare pour désenclaver Montparnasse vers les gares du Nord et de l'Est, désaturer la ligne 13 et Saint-Lazare ? Cela mérite réflexion.

Mais il faut voir plus loin. Le développement des grandes zones qui portent l'avenir économique du Grand Paris appelle un nouveau système de transport rapide, à grande capacité qui permettra de relier les grandes polarités urbaines de demain.

C'est le sens du projet élaboré par Christian Blanc dont le schéma est un schéma de principe qui est soumis à la concertation. Il anticipe le changement d'échelle. C'est un projet ambitieux : 130 km ! Je souhaite que là où c'est possible, il soit aérien, que son design, son ergonomie, sa technologie soient exemplaires, qu'il soit une vitrine mondiale de notre savoir-faire en matière de

technologie soient exemplaires, qu'il soit une victime mondiale de notre savoir-faire en matière de transport et qu'il permette que se déplacer redevienne un plaisir.

Il ne s'agit pas de revenir sur ce qui a été décidé. Il s'agit de préparer l'avenir.

Il ne s'agit de retrancher. Il s'agit d'ajouter.

Monsieur le Président du Conseil Régional, je veux vous le dire avec clarté : ce qui a été décidé sera mis en oeuvre. Les engagements de l'État seront tous tenus.

Cher Jean-Paul Huchon, les cofinancements de l'État prévus dans le contrat de projet et pour la modernisation du réseau RER ne seront pas remis en cause.

Combien coûtera le Grand Paris ?

C'est une question mal posée. Rien que pour les transports, si l'on additionne le plan de mobilisation des transports programmé par la région et qu'il faut mettre en oeuvre et le projet du grand métro automatique régional, c'est de l'ordre de 35 milliards qui doivent être dépensés.

Mais on peut réduire la dépense en plaçant chaque fois que c'est possible les nouvelles infrastructures de transports sur l'emprise foncière de celles qui existent déjà.

La valorisation du foncier procurera d'importantes recettes.

L'augmentation de la fréquentation des transports en commun mieux adaptés générera des rentrées supplémentaires et diminuera considérablement le coût de la pollution générée par le trafic automobile.

Dans le Grand Paris beaucoup de projets sont rentables. Ils feront l'objet de partenariats public-privé.

Sur le financement des transports, j'ai confié à un élu francilien, Gilles Carrez, Rapporteur général de la Commission des Finances de l'Assemblée nationale, la mission de me faire des propositions.

La plupart des dépenses du Grand Paris sont des investissements.

Il faut mettre le Grand Paris au coeur de notre stratégie de croissance verte, en faire une image de marque dans le monde entier.

Il faut mettre le Grand Paris au coeur de notre stratégie d'attractivité. L'amélioration de la qualité de la vie attirera les investisseurs, les entrepreneurs, les cerveaux.

Il faut mettre le Grand Paris au coeur de notre stratégie de relance économique. Il nous faut soutenir l'activité en préparant l'avenir ? Alors faisons-le avec le Grand Paris. La crise, c'est l'occasion ou jamais de faire en dix ans ce qu'autrement on ne pourrait pas faire en quarante ans. Le Grand Paris c'est la France d'après la crise. C'est la France qui sortira de la crise plus forte, plus belle, plus compétitive et, je l'espère, plus heureuse.

Le Grand Paris c'est un projet qui n'appartient pas à un parti, qui n'appartient pas à un camp mais qui concerne tout le monde et qui appartient à tout le monde.

Tout le monde, c'est tous les élus, c'est tous les maires que je souhaite voir réunis dans une Agora du Grand Paris en partant de ce que vous avez imaginé, Monsieur le Maire de Paris, cher Bertrand Delanoë, avec Paris-Métropole.

Tout le monde, c'est tous les Franciliens qui doivent pouvoir s'exprimer dans des États Généraux du Grand Paris qu'il faudrait pouvoir organiser au début de l'année prochaine.

Le Grand Paris, c'est l'État qui prend ses responsabilités, c'est l'État qui se donne les moyens juridiques d'agir, mais c'est aussi l'État qui associe, qui ne décide pas seul, c'est l'État qui donne l'impulsion nécessaire mais qui n'impose pas d'en haut un projet qui ne peut réussir que s'il est partagé par tous.

Mais il ne faut pas perdre de temps.

Il faut 10 ans en allant vite pour construire les infrastructures du nouveau système de transport.

Si l'on veut que les travaux démarrent avant 2012, il faut qu'avant la fin de l'année une loi fixe les modalités de la maîtrise d'ouvrage, les outils juridiques et les moyens de financement. Un projet de loi sera déposé en octobre.

Les discussions sur le schéma de transport doivent donc s'engager dès maintenant entre l'État, la ville de Paris, la Région, les conseils généraux, les communes pour qu'un accord soit trouvé avant l'été.

Par ailleurs, je souhaite qu'un « Atelier International du Grand Paris » soit créé pour que les

architectes puissent travailler ensemble pour modeler le Grand Paris avec l'Atelier Parisien d'Urbanisme et l'IAURIF. Pendant dix ans ils accompagneront le projet, le feront évoluer, l'enrichiront, parce que ce projet ne peut pas être seulement une affaire de bureaucratie. Je souhaite que le Grand Paris devienne un cas d'école pour tous les architectes, pour tous les aménageurs, pour tous les élus des grandes agglomérations urbaines dans le monde. Je propose que se tienne à Paris, à partir de 2010, tous les quatre ans, un « Forum mondial des villes » où chacun échangera ses réflexions, ses expériences, ses réalisations. Nous avons tous à apprendre les uns des autres...

« Il n'y a pas de fatalité de la métropole invivable ». Nous allons le prouver. Nous allons bâtir ensemble la ville du XXI^e siècle.

Non la ville idéale parce qu'elle n'existe pas, mais une ville où chacun sera tout simplement plus heureux de vivre.

C'est une question d'imagination.

C'est une question de volonté.

C'est une question d'intelligence collective.

C'est une question de méthode.

Mais quand je vois ce qui a déjà été réalisé, j'ai confiance dans ce que nous allons pouvoir accomplir tous ensemble.