

5 juin 2013

LE NOUVEAU GRAND PARIS
**UN MOTEUR ÉCONOMIQUE POUR
LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE**

Compte-rendu des débats

Evènement réalisé avec le concours du



Présidence de l'Assemblée nationale

DISCOURS D'OUVERTURE

Claude BARTOLONE,

Président de l'Assemblée nationale, député de la Seine-Saint-Denis

Mesdames et messieurs les élus,

Mesdames et messieurs,

C'est avec grand plaisir que je vous accueille aujourd'hui à l'hôtel de Lassay pour un débat sur le nouveau Grand Paris et ses effets en matière de création d'emplois et d'innovation, au service de la transition énergétique.

Cette maison est la vôtre, et j'aime qu'elle soit le lieu de rencontres, d'échanges, et si possible de synergies entre les différentes sphères qui composent notre société.

Je remercie Nicolas Buchoud, Président du Cercle Grand Paris de l'Investissement Durable, grâce auquel nous sommes réunis ce soir.

Il a misé sur le développement de partenariats originaux, décloisonnés, qui démultiplient l'intelligence des acteurs et suscitent l'intérêt sur la construction du Grand Paris bien au-delà de nos frontières.

Acteurs économiques, décideurs politiques, associations, partenaires sociaux, représentants de collectivités, **la gouvernance des métropoles exige que vous trouviez ensemble la voie du nouveau mode de développement qui attend nos sociétés contemporaines.**

Je suis heureux de vous accueillir ce soir car c'est pour moi l'occasion de vous entendre sur deux sujets qui me tiennent particulièrement à cœur : le projet du Grand Paris et la transition énergétique.

Un rapprochement artificiel, me direz-vous, de circonstances ?

Je ne crois pas.

Il y a une passerelle entre ce projet de transport ambitieux et la transformation du modèle d'aménagement dans la métropole : ce sont les métiers de la ville, que vous représentez.

Le Grand Paris doit générer la création d'emplois qui s'inscrivent durablement dans nos territoires, d'emplois qui redonnent de l'espoir à la jeunesse. C'est notre priorité.

Le nouveau Grand Paris, tel que l'a proposé le Premier Ministre le 6 mars dernier, offre aux usagers de la métropole une vision de long terme.

Je suis un fervent défenseur de ce grand projet de territoire, qui permet à la région capitale, la plus grande région urbaine d'Europe, de se dessiner un avenir.

Un développement sur 20 ans dont nous pouvons dès à présent poser les jalons, pour que se constitue un projet de société qui ancre la métropole dans le XXI^e siècle.

La France, l'Europe, le monde, sont entrés dans une nouvelle ère.

Les réflexes des dirigeants du vieux continent doivent changer pour s'adapter à cette nouvelle donne économique, sociale et environnementale.

Ce nouvel ordre du monde, ses dangers, ses incertitudes, sont autant de creusets pour l'innovation. C'est pourquoi j'ai voulu aujourd'hui réunir les acteurs économiques de la ville durable.

Vous avez les clés de ce développement.

Nous avons pris les décisions politiques, celles qui donnent le cap.

Nous devons les faire fructifier et les traduire en une multitude de projets, des projets urbains, des projets industriels, des projets culturels... qui façonneront la ville de demain, une ville fondée sur l'efficacité énergétique, et l'inclusion sociale.



Claude Bartolone, président de l'Assemblée nationale, (photo AN)

On parle beaucoup de "trajectoires", de scénarios, dans le débat national sur la transition énergétique. On cherche à décrire le chemin pour accepter mieux le changement.

Et bien je souhaite que ce soir nous écrivions ensemble le scénario du Grand Paris.

Car ce sont les entreprises qui financent le Grand Paris.

Sans l'apport décisif de la taxe sur les bureaux et les locaux d'activité, cet impôt spécifique à la région parisienne, le plan de financement ne tiendrait pas.

C'est donc autant votre projet, vous qui investissez, vous qui œuvrez dans ce territoire, c'est autant votre projet, que celui des grand-Parisiens qui rêvent d'un cadre de vie plus confortable, que celui des entreprises publiques qui le pilotent, que celui des élus qui le gouvernent.

Ce projet de développement et de modernisation sans précédent du réseau de transport en commun aura nécessairement des effets d'entraînement sur l'économie régionale, et par là même sur l'économie nationale.

Je veux que nous démontrions, ce soir, ensemble, que la métropole est en soi un moteur économique, et que les métiers qu'elle offre sont pérennes, compétitifs, exportables.

L'intensité des échanges économiques, physiques et intellectuels est un atout considérable pour l'innovation, qui est un élément déterminant de la compétitivité.

Les investissements réalisés n'auront un impact positif durable sur notre économie que dans la mesure où ils auront permis la mise en place sur le territoire de filières industrielles compétitives et exportatrices.

Tous les pays du monde sont confrontés à la question de l'avenir des villes, des métropoles, voire des mégalo-poles, où vit plus de la moitié de la population mondiale aujourd'hui.

Mettre la métropole du Grand Paris au service de la transition énergétique en France et en Europe, c'est gagner des parts de marché.

Et les entreprises françaises dans le domaine de la ville durable sont déjà très en pointe. C'est tout l'enjeu de la mobilisation de l'AFEP qui sera évoquée tout à l'heure.

Pour réussir nous devons articuler le court terme et le long terme. Ce projet doit porter ses fruits dès aujourd'hui.

Que pouvons-nous faire pour l'insertion de jeunes actifs dans les métiers de la ville ?

Le recrutement dans les métiers du bâtiment est prometteur si l'on réussit à relancer la construction et à développer la rénovation thermique des logements.

Les grands opérateurs, comme la SNCF, auront à renouveler massivement leurs effectifs pour assurer la modernisation et le développement des réseaux.

Et la ville recèle d'autres ressources qui peuvent être valorisées, à commencer par du vent et de la lumière, mais surtout de la chaleur, des déchets...

Les économistes tablent sur un investissement public qui pourrait rapporter 73 milliards d'euros d'ici 20 ans.

Ils estiment à un bénéfice de 115 000 emplois la capacité du projet de métro à développer la productivité et la croissance économique de la région parisienne. Chiche !

"Faire métropole", c'est y croire collectivement.

C'est mettre au service de toute une communauté d'acteurs les 26 milliards d'euros qui seront investis dans le transport public en Ile de France.

Je voudrais m'arrêter quelques instants sur cette notion de Transition énergétique. L'expression est galvaudée, déjà.

Pourtant, c'est un enjeu qui doit irriguer l'ensemble de nos politiques publiques.

Faire face au défi de l'indépendance énergétique, contrôler les prix de l'électricité, investir sur les réseaux, alléger la facture des ménages, renforcer le confort des logements, rendre les industries compétitives, améliorer la qualité de l'air, agir pour l'alimentation, et bien sûr lutter contre le changement climatique pour assurer à nos enfants une qualité de vie au moins équivalente à la nôtre...

Voici les enjeux de la transition énergétique. Vous en êtes là-aussi des acteurs incontournables.

Les grandes métropoles forment un gigantesque gisement d'économie d'énergie, et ce gisement est créateur d'emplois : rénovation thermique des bâtiments, développement de circuits courts, fourniture intégrée d'énergie, et nouvelles mobilités économes en carbone seront les atouts de la métropole de demain, et le gage de sa robustesse face aux crises – économique, climatique, énergétique.

En France, le bâtiment représentait, en 2011, 44 %, de la consommation d'énergie, devant le transport à 32%, loin devant l'industrie et l'agriculture. Et la source d'énergie la plus utilisée est le produit pétrolier avec le poids que l'on sait sur la balance commerciale.

Cela montre l'importance du renouvellement urbain, de la construction d'une ville plus sobre, pour diminuer cette empreinte et son poids sur notre économie.

Je place un grand espoir dans le projet de loi sur le logement et l'urbanisme que prépare activement Cécile Duflot, pour résoudre cette équation. Et je sais qu'elle peut réussir.

Car c'est un enjeu social également. La précarité énergétique est le nouvel habitat indigne.

C'est l'exclusion, de plus en plus fréquente, de ménages qui ne peuvent plus payer une énergie chère pour leurs logements, souvent mal conçus, et pour des déplacements motorisés qui s'allongent.

Il faut aider les ménages à s'équiper « sobre ». C'est-à-dire leur proposer une offre adaptée à leurs moyens et à leurs besoins qui diminue leur facture énergétique, tout en les rendant acteurs de leur consommation. C'est l'enjeu du bâtiment intelligent.

Le nouveau Grand Paris doit également permettre d'engager une évolution des politiques liées à la mobilité.

La solidarité métropolitaine passera par la conception d'une vision partagée des déplacements au sein de l'agglomération qui intègre modes actifs, transports publics et véhicules particuliers, individuels, collectifs et partagés, régulation du trafic et intermodalité. Jean-Paul Huchon s'y prépare, à la tête de la région et du STIF.

Ce que les nouvelles technologies permettent, vos entreprises vont le réaliser.

D'ici vingt ans, il faudra compter sur de nouvelles pratiques de déplacement, la révolution de l'information aura transformé nos modes de vie.

Pour conclure, je voudrais m'adresser aux élus, aux maîtres d'ouvrage publics.

Nous disposons en Ile de France de très nombreux opérateurs publics, dont un grand nombre sont représentés ici ce soir : établissements publics d'aménagement, SEM, bailleurs sociaux, opérateurs de transport...

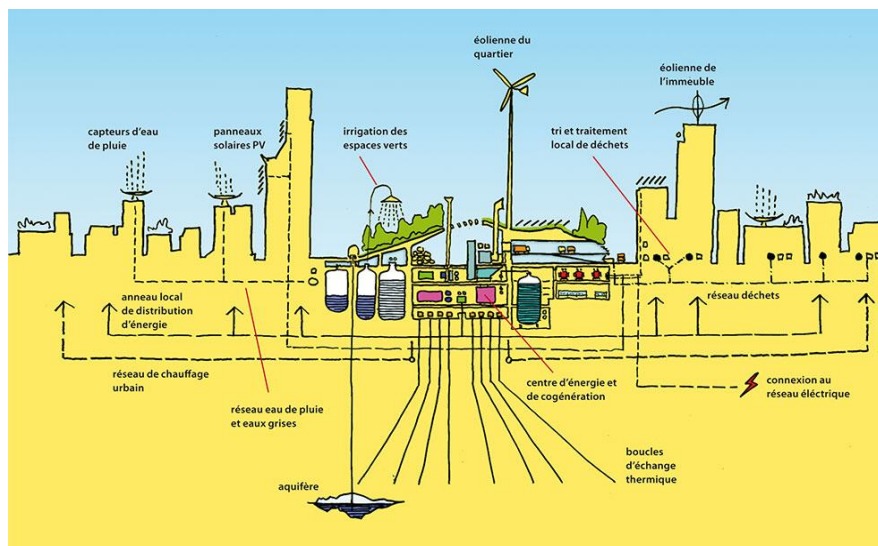
Et nous avons créé, à l'occasion du Grand Paris, les contrats de développement territorial.

Ils doivent être placés au service de la transition énergétique.

Ils sont le lieu de la prise de commande, donc de l'audace. **Nous devons transformer nos opérateurs en établissements publics de développement durable.**

Pourquoi ne pas couvrir tous les bâtiments industriels de centrales photovoltaïques ? A grande échelle, des projets qui peuvent paraître peu rentables le deviennent.

Et que dire des futures gares du Grand Paris ?



Ill. : ©Rogers, Stirk, Harbour & Partners pour Le Grand Pari(s)de l'agglomération parisienne

J'ai en mémoire les croquis de l'équipe anglaise de Richard Rogers pour la consultation internationale d'urbanisme qui transformait les gares en véritables usines de services urbains, recyclage, production d'énergie, fret et... transport de voyageurs.

Déjà, à Paris, sous la houlette d'Anne Hidalgo, frémissent des initiatives remarquables, comme la reconversion de la halle Pajol et sa centrale photovoltaïque urbaine.

Je pense au site de PSA à Aulnay-sous-Bois qui serait une occasion de concevoir un projet à l'avant-garde pour des véhicules consommant 2 litres au 100, et donc plus adaptés aux transports individuels dans les villes pour les prochaines années.

Les élus, le gouvernement, vous ont offert grâce aux décisions sur la réalisation du nouveau Grand Paris une visibilité sans précédent sur l'aménagement de la région parisienne.

Vous disposez ici d'une plate-forme unique en Europe. Il faudra peut-être lever quelques verrous. Mais pour l'essentiel, il faut savoir innover, prendre des risques.

DEROULE DU DEBAT

Débat animé par Nicolas Buchoud, fondateur du Cercle Grand Paris de l'Investissement durable.

Ouverture par **Claude Bartolone**, président de l'Assemblée nationale

Tour de table 1. Recyclage métropolitain

Le Grand Paris, une opportunité de développer de nouveaux équipements métropolitains en misant sur l'innovation environnementale

- **Jean-Claude Andréini**, président du comité stratégique des éco-industries
- **Henri Balsan**, directeur Grand Paris, groupe GDF-SUEZ
- **Laurent Lougerstay**, Vice-Président, Schneider Electric

Témoin : **Vladimir Knyagin**, CSR-NW (Saint Petersburg) – Agenda énergétique et urbain dans la présidence russe du G20

Tour de table 2. Bâtiment durable

Le Grand Paris, un marché immobilier de référence à l'échelle européenne et mondiale, à l'heure de la révolution énergétique

- **Sabine Desnault**, Directrice du développement durable, Nexity
- **Jean-Pierre Matton**, Directeur des Partenariats Publics et du Grand Paris, ICADE
- **Jean-Claude Gaillot**, directeur général SEM Energies Positif

Témoin : **Ellen Hamilton**, Banque Mondiale - Global Metropolitan Lab

Tour de table 3. Nouvelles mobilités

Le Grand Paris, changement d'échelle et nouvelles pratiques sociales

- **Bénédicté Tilloy**, directrice générale du Transilien, SNCF
- **Hubert Peugeot**, Vice-président business développement Transport, Alstom
- **Thierry Viadieu**, directeur du programme Nouvelles mobilités, Renault

Témoin: **Mary Rowe**, Municipal Art Society, New-York

Conclusion par **Alexis Bachelay**, député des Hauts-de-Seine et **Thierry Lajoie**, directeur général de l'AFTRP, ancien conseiller pour le Grand Paris auprès de la ministre de l'Egalité des territoires et du Logement Cécile Duflot.



Claude Bartolone ouvrant le débat (photo AN)

« Les filières éco-industrielles concernent les métiers de l'eau et de la biodiversité, l'économie circulaire, la valorisation des déchets, l'économie de matières, les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique incluant le bâtiment à faible impact environnemental, l'air intérieur, la qualité des matériaux et la recyclabilité dans le bâtiment. **Nous avons étudié l'idée d'exporter l'ensemble de nos 12000 entreprises qui sont en forte croissance sous le vocable de la ville durable.** »

« Notre enjeu à l'export est d'avoir des villes [à présenter comme démonstrateurs]. **En l'absence de Paris et du Grand Paris nous sommes moins compétitifs**, il est donc nécessaire que celui-ci soit excellent voire encore meilleur dans sa gouvernance, dans ses modalités, dans la globalité des approches transversales que nous pouvons proposer. »

« Nous n'avons pas droit à l'erreur, **il faut faire [un Grand Paris] très ambitieux** et que la vitrine soit plus positive que celle vue de l'extérieur aujourd'hui pour Paris. **C'est une marque qui doit être très performante.** C'est pour nous l'occasion d'aider l'éco système des éco entreprises à s'amplifier. »

Henri BALSAN, directeur pour le Grand Paris au groupe GDF-Suez

« **Ce projet a une dimension historique et mondiale.** Paris est une ville-monde ».

« **Le Grand Paris d'aujourd'hui est un projet de mobilité multimodal.** Il agit pour la capacité de chacun de pouvoir facilement se déplacer sur l'ensemble du territoire Parisien et Francilien avec un moyen de transport accessible avec un billet unique. »

« **La transition énergétique s'appuie sur quatre points fondamentaux : une performance** qui est présente chaque jour, **une énergie nouvelle et si possible renouvelable** telle que le photovoltaïque, la biomasse, la géothermie - et il faut également **l'intelligence du réseau** qui permet de mettre en place les moyens et capteurs qui permettent de réguler l'énergie, ce système permet de lisser le débit. Et enfin le dernier thème concerne le « **produire local** ». Nous réaliserons un fantastique gain si nous fabriquons cette énergie. »

« **Nous maîtrisons l'ensemble des techniques.** La nouveauté est de **faire fonctionner toutes ces briques en même temps** de manière rationnelle et nous comptons sur un projet tel que le Grand Paris. »

« **Pour GDF Suez, il s'agit de 10 milliards d'euros d'investissement** dans le projet transport et les contrats des développements territoriaux qui seront la conséquence directe de ce dernier. Ces contrats sont très importants pour remplir la brique de production locale de l'énergie sur laquelle nous comptons afin d'améliorer ces mix énergétiques et cette transition pour le projet du Grand Paris. »

Laurent LOUGERSTAY, vice-président groupe Schneider Electric

« Le Grand Paris est une opportunité majeure pour accompagner la transition énergétique parce qu'il y a une fédération de moyens et d'usages et une gouvernance dans le domaine de l'énergie, même si celle-ci mériterait d'être renforcée et davantage coordonnée. Nous avons une formidable possibilité de travailler sur 3 axes majeurs : l'urbanisme, la rénovation de l'habitat et l'efficacité énergétique des bâtiments tertiaires. »

« Nous sommes aptes avec les nouvelles technologies à réduire considérablement l'empreinte carbone bâtementaire au travers de mécanismes d'isolation ou d'alimentation active de ces bâtiments de façon rapide. Le bâtiment de demain n'est pas seulement économe et moins vorace en matière d'énergie, mais il produira celle-ci et va s'intégrer dans les réseaux. »



Les intervenants de la première table ronde, de gauche à droite : Vladimir Knyagin, Laurent Lougerstay, Henri Balsan, Jean-Claude Andréini et Nicolas Buchoud

« **Le smart grid permettra de lisser les effets de pointe** et ce nouveau réseau acceptera les différentes formes de production et de consommation locales d'énergie. Dans l'avenir, tout bâtiment sera producteur d'énergie. Des bâtiments à usage commercial ou administratif peuvent être imaginés avec cette fonction et délivreront cette énergie sur les réseaux. Celle-ci sera mise à disposition pour de nouveaux usages collectifs, individuels ou liés à la mobilité. »

« Le troisième volet est **le véhicule** électrique qui au-delà des problématiques de charges ou de fourniture de batterie en termes d'autonomie, est **un moyen d'utiliser l'énergie différemment**. »

« **Nous pouvons faire que ces véhicules soient capables d'absorber cette énergie et de la restituer** pendant quelques minutes sur le réseau. Nous retrouvons ces notions de transition énergétique, de nouveaux modes de consommation, de production, de distribution et de transmission de l'énergie qui se numérise. »

Témoignage de Laurent SCHMITT, vice-président SmartGrids Solutions, Alstom

« **Il existe un écosystème en région parisienne**, avec des grandes entreprises et des start-up extrêmement dynamiques, qui réfléchit depuis plus de 3 ans sur la thématique de l'intégration des smart grid dans les environnements urbains et prêt à travailler sur des projets concrets. »

« Si l'on veut fournir un modèle, une vitrine, donner une dynamique, nous ne devons pas perdre de vue que l'existant doit se mixer avec les nouveautés. Ceci s'applique plus particulièrement à la rénovation du bâti. »

« Savoir comment et quelles solutions apporter pour que les copropriétés puissent assurer leur rénovation thermique et énergétique ? Ceci nous a demandé deux ans de travail pendant lesquels nous avons réuni l'ensemble des acteurs concernés. »

« Aujourd'hui nous ressentons un intérêt provenant des professionnels tels que les architectes, les assurances et les banques. »

« Nous maîtrisons d'ores et déjà la façon de travailler : être en confiance avec les conseils syndicaux et les assemblées générales de copropriétaires, assurer un bouquet de services qui soit le plus avantageux, qui intègre le tiers financement. Celui-ci consiste une fois les travaux réglés à se rembourser sur les économies de charges. »

« Il faut **éclairer les pouvoirs publics** afin d'obtenir une requalification des copropriétés quantitative et qualitative. Actuellement nous nous trouvons dans une transition énergétique toisée par Kyoto ainsi que par la règle des 3 fois 20 Européens et du SRCAE qui se décline au niveau de chacune des régions. Nous savons aussi que les temps de retour sur investissement seront de 15 à 25 ans. C'est là que se noue le dialogue entre la technologie, le financement, les usages. C'est là que nous devons trouver de nouveaux équilibres économiques. »

Sabine DESNAULT, directrice pour le développement durable chez Nexity

« Le projet du Grand Paris s'est organisé autour de la problématique du transport. Et les gares qui seront développées sont situées majoritairement dans des sites très bâtis et plutôt de bonne qualité. »

« **En termes d'opportunité de développement sur des bâtiments nouveaux et donc énergétiquement performants, le Grand Paris n'est pas forcément un accélérateur.** Sur 70 gares, seulement une dizaine d'entre elles pourront être densifiées. Il y aura des territoires avec des opportunités de création de logements, mais peut-être pas autant que ce que l'on peut laisser entendre. »

« Par contre, **en ce qui concerne l'existant il existe un enjeu majeur en termes de transition énergétique.** Nexity est également un syndic de copropriétés, il existe une ambition forte et urgente relative à la transition énergétique. En 2011 la facture d'un usager affiche une hausse de 12 %, **il y a une décote de la valeur du bien immobilier dans le cas où celui-ci est énergivore** mais d'importants freins sont présents qui sont liés à l'hétérogénéité des copropriétaires. Nous devons réussir à les sensibiliser. »

« Nous avons signé l'an **dernier le 1er contrat de performance énergétique en copropriété privée en France.** Dans le cas d'une consommation de 100kW/heure et à l'issue des travaux que nous engagerons, nous certifions que l'usager consommera seulement 60kW/heure, soit une économie d'énergie de 40 % avec un remboursement éventuel si la totalité n'est pas utilisée. »

« **Nous évoluons de l'engagement de moyen à un engagement de résultat.** Nous souhaiterions reproduire cette opération mais nous **sommes incapables de la renouveler car celle-ci était un test pilote** et faisait partie du cadre du projet de l'Ademe. Elle a bénéficié de financements très significatifs de la région Ile de France et de celui de cet organisme. »

« **Nous ne pouvons pas envisager un bâtiment durable sans l'avoir intégré dans sa logique de territoire durable.** Ce dernier intégrera la dynamique du transport. Nous ne devons pas lier le bâtiment durable à un édifice qui serait peu consommateur en énergie. Ceci est une des dimensions. Un bâtiment durable sera connecté sur une énergie qui servira pour d'autres services. »



De gauche à droite : Stéphane Troussel, Claude Bartolone, Bénédicte Tilloy, Jean-Claude Andreini, Sabine Desnault, Laurent Lougerstay, Jean-Pierre Matton, A l'arrière, Jean-Claude Gaillot.

Jean-Pierre MATTON, directeur des partenariats publics, ICADE

« **Le coût du logement engorge les transports du fait de l'éloignement.** Nous devons produire de nouveaux logements à des coûts raisonnables qui permettront à des personnes de se loger à des distances proches de leur lieu de travail. »

Un site précurseur du Grand Paris : les entrepôts des magasins généraux (EMGP) à Saint-Denis, Paris et Aubervilliers.

« Icade est propriétaire de l'ancien site des entrepôts des magasins généraux de Paris, situé au Sud de la Plaine-Saint-Denis. Nous sommes les premiers investisseurs du Nord-Est Parisien dans une entreprise de reconversion de ce grand tènement foncier de 70 hectares, qui a commencé il y a vingt ans. »

« Nous sommes donc **au premier plan en ce qui concerne l'impact des nouveaux moyens de transport** arrivés progressivement : le tramway T3, la nouvelle station du métro ligne 12, prochainement le RER au travers de la gare Rosa Parks, et ultérieurement le tramway T8. Nous avons investi dans des navettes fluviales. »

« Nous avons constaté que ces moyens de locomotion provoquaient des décisions majeures d'investissement et de présence d'entreprises ou d'administrations, puisque ce sont ces éléments-là principalement qui ont provoqué l'arrivée du siège de Veolia, de l'agence régionale de la santé, ainsi que du ministère de la justice, pour lequel nous entreprenons la construction de nouveaux bâtiments. »

« La ville arrive avec des transports sur des territoires peu médiatiques comme ceux d'Aubervilliers, de Saint-Denis. **Nous avons la chance de faire du Grand Paris avant l'heure car nous développons ces projets en pleine intercommunalité**, entre ces communes. »

« Le développement de la ville évolue avec les espaces publics, les viabilités ainsi que les bâtiments. L'existence de ceux-ci dépend des investisseurs. »

Le point de vue d'un élu

Stéphane TROUSSEL, Président du Conseil général de la Seine-Saint-Denis

« J'ai le sentiment, sur un territoire tel que mon département, que le Grand Paris est une formidable opportunité pour participer à l'atteinte de l'objectif des 70 000 logements en Ile de France. La Seine-Saint-Denis, qui se situe au cœur d'une agglomération dense, est un territoire qui l'est assez peu car elle a été sous dotée en matière d'infrastructures de transports. Le réseau du Grand Paris est une opportunité sur ce territoire-là, peut être plus qu'aucun autre en Ile de France, de participer à cette ville intense et durable que nous évoquons. »

« Il existe un enjeu de requalification très fort sur les espaces disponibles d'un territoire comme celui de la Seine-Saint-Denis, qui va bénéficier de transports en commun avec 28 gares du Grand Paris. »

« **La gare n'est pas seulement un bâtiment mais un accès à l'information.** Il est nécessaire de réfléchir à une connexion de l'ensemble des réseaux. La gare durable est une gare qui est connectée, avec des réseaux d'informations, mais c'est également notre capacité à fournir nos données à toutes les personnes qui sont susceptibles dans l'économie, d'effectuer ce que nous ne savons pas faire en tant que grands opérateurs. »

« L'open data est un formidable outil de développement. En ce qui concerne le Transilien, **nous connectons notre entreprise avec une myriade de petites et nouvelles technologies émergentes**, des start-up. Au final les connexions via les données ou les développeurs permettent de rendre accessibles les nouveaux univers [et de faciliter les déplacements au quotidien]. »

« Une application sera prochainement à jour par le biais de l'open data qui indiquera aux voyageurs quels sont les trains pleins versus les trains moins chargés. L'intérêt est de développer de nouveaux usages mais aussi de travailler le problème de l'étalement des pointes. Aujourd'hui nous avons une saturation du réseau et en même temps 40 % des places qui sont disponibles. »

Hubert PEUGEOT, vice-président au développement transport, Alstom

« **C'est une évidence, le Grand Paris est une gigantesque perspective pour la filière industrielle.** »

« Alstom transport est un acteur majeur du transport qui entraîne la filière ferroviaire. **Nous avons pour vocation d'être un intégrateur industriel.** Lorsque nous remportons un marché c'est une multitude de petites et moyennes entreprises qui sont concernées. **La commande publique déclenche de ce fait une dynamique d'emplois dans le territoire.** »

« Nous sommes une industrie de cycles très longs dans le temps. **Les premiers trains qui circuleront sur ce Grand Paris découleront d'une réflexion qui nous occupe depuis trois ans.** Il ne s'agit pas seulement des lignes métropolitaines 15, 16 17 18 mais également les RER, les Tram-trains, les prolongements et les nouvelles lignes de tramway. Des milliers d'emplois dans cette filière seront générés dans les vingt ans à venir. »

« **L'innovation se situe dans l'ensemble de l'environnement du passager** ainsi que dans sa fluidité. Mais elle se place également dans l'énergie en introduisant de nouveaux matériaux composites, de nouveaux systèmes de rendement dans les tractions électriques. L'ensemble de la chaîne de produits devra donc être optimisé. »

« Cette vitrine attirera les grands décideurs de ce que seront le Grand Moscou, le Grand Istanbul et le Grand Mexico. À partir de 2020, nous aurons des résultats mais ils s'intéressent déjà à la gouvernance, à l'organisation de ce projet, à la manière dont la commande politique se transformera en une commande vers l'industrie et les acteurs. »

« Nous avons une formidable commande politique avec un projet qui embrasse les RER, les trams-trains et les tramways. »

« **Mais les règles de marché public ne favorisent pas l'innovation.** Elles incitent à aligner les constructeurs et les acteurs sur des cahiers des charges identiques en omettant la prime à l'innovation. »

« L'acheteur public [qu'est la Société du Grand Paris] devra **intégrer toute l'innovation flexible dans ses recommandations,** dans ses variantes techniques mais il devra aussi choisir ce qui sera moins onéreux en usage, et en fonctionnement. »

Thierry VIADIEU, directeur du programme Nouvelles Mobilités, chez Renault

« **Nous sommes des acteurs de la mobilité individuelle, et la frontière entre les transports publics et cette dernière s'efface.** »



Ill. : Le concept car électrique Twizy de Renault, est utilisé en flotte partagée à Saint Quentin en Yvelines dans le cadre du service dédié TwizyWay. Photo ©Casqy

« La nécessité de mutualiser la ressource automobile passe par une interaction avec les transports publics. **Des acteurs qui jusqu'à présent n'avaient aucun lien avec la mobilité le deviennent.** »

« Le système qui gèrera et fournira l'information aux individus afin de se dèplacer est le rèsultat de ces recherches. »

« Tous ces élèments ont un impact sur notre groupe de constructeur automobile dont les voitures évoluent. Il existe une transformation sur les vèhicules électricues car il demeure une contrainte de pollution. La notion de recharge et d'autonomie est relativement absente car nous avons [en ville] un rayon d'action compatible avec ce vèhicule. Nous devons aussi intégrer de la connectivité dans l'habitacle avec les systèmes embarqués. »

Témoignage de Nicolas BOCQUET, directeur environnement-énergie à l'AFEP (association française des entreprises privées)

« Nous avons lancé une initiative portée conjointement par de grands groupes privés et publics et visant à développer en France des projets démonstrateurs associant construction durable, mobilités nouvelles, réponse aux nouveaux usages, efficacité énergétique...

Nous voulons convaincre les décideurs publics, y compris à l'étranger, du savoir-faire des grands groupes français qui sont leaders sur leur marché, ainsi que des PME qui sont dans leur sillage et très performantes.

Les questions d'export sont liées à celles des démonstrateurs dans notre pays, associant partenaires industriels et pouvoirs publics. Le Grand Paris est une opportunité pour accélérer ce travail et dégager un modèle français de la ville durable qui croise énergie, environnement et développement territorial. »

Les mots de la fin

Hubert PEUGEOT : « Il demeure **un effet feuille de route à long terme qui est très rare**. Sur un schéma d'infrastructures des transports de nos jours, peu d'industriels peuvent s'engager car nous ignorons quelle sera la feuille de route. Avec le projet du Grand Paris celle-ci est claire, à long terme et permet d'investir massivement sur fonds propres afin de pouvoir apporter les innovations. »

Bénédicte TILLOY : « **Cette chance est historique, il faut la saisir et la gérer dès maintenant**. Nous pouvons davantage basculer dans l'univers des usages que dans celui des infrastructures. C'est une réelle valeur ajoutée que nous offre ce projet. »

CONCLUSIONS DU DEBAT

Alexis BACHELAY, député des Hauts-de-Seine, co-rapporteur de la mission d'évaluation et de suivi sur le Grand Paris

« Un certain nombre d'acteurs économiques, notamment les chambres de commerces et d'industries Ile de France devenues CCI Grand Paris, ont été auditionnés. Elles ont participé à la relance et aux adaptations du projet du Grand Paris depuis juin 2012. »

« Elles ont tenté d'en estimer les impacts économiques : chiffrés sur le court terme à la création de 20 000 emplois sur 10 ans dans la phase des travaux d'infrastructures, puis 70 milliards de richesses produites en supplément dans notre région si l'on en croit les études dirigées par la société du Grand Paris. »

« Aujourd'hui, dans la situation actuelle du projet [du Grand Paris] et à l'étape où nous nous situons, **nous n'avons pas les outils adéquats en matière de gouvernance économique, politique et institutionnelle.** »

« La commande publique est un levier extrêmement puissant pour le développement économique non seulement dans notre région mais en France d'une manière générale. La question fondamentale est de savoir qui décide. »

« Henri KISSINGER disait : "l'Europe ? Quel est le numéro de téléphone?" Nous rencontrons le même problème à l'échelle de notre ville, de notre région Capitale. »

« Lors de la mise en place de ces puissantes infrastructures, nous devons être aptes à les accompagner d'un minimum de gouvernance à l'échelle du territoire sur lequel on prétend les installer.... »



Ill. : Le réseau de transport du nouveau Grand Paris

Thierry LAJOIE, directeur général de l'AFTRP, conseiller pour le Grand Paris auprès de Cécile Duflot de mai 2012 à juin 2013

« Bonsoir, je vous remercie de me donner la parole. Nous avons décidé de ne pas faire de conclusion. Je vous donne donc un point de vue qui est celui de l'État ainsi que de sa ministre en charge du Grand Paris, Cécile DUFLOT.

Je souhaiterais remercier en notre nom à tous le président Monsieur Claude BARTOLONE de nous avoir réunis. Nous retrouvons sa marque au sein de cette réunion et son entrée dans les problématiques de territoire à travers du concret, des entreprises qui créent les emplois et de ce fait les richesses et sur des thématiques comme les transitions écologique et énergétique qui sont d'avenir.

L'État dans ce projet du Grand Paris pourrait avoir une vocation assez simple et très humble qui consisterait à être au service d'un projet et non d'essayer de le concevoir au service de ses propres intérêts. **Le fait que les entreprises soient réunies en amont de ce projet puisqu'elles le financent, et à l'aval puisqu'elles le développent, est très intéressant et fructueux.**

Le Grand Paris est un tout, il serait aisé pour moi de vous dire que c'est un genre d'écosystème.

Nous avons raison de nous focaliser sur la question du moyen de transport car elle préoccupe les Franciliens et est un investissement d'ampleur, mais c'est aussi une hypothèque à lever.

Il a été abordé le fait **que les entreprises ont besoin de visibilité afin de rechercher, de développer et d’investir** et il est indispensable que ce sujet soit réglé pour que l’ensemble des autres objectifs apparaissent.

Certains auraient souhaité s’introduire par la gouvernance ou par d’autres angles. Le règlement de la question du moyen de transport n’était pas le plus absurde. Cela ne relève pas seulement du réseau de transport ou du maillage mais aussi de la construction de logements, de l’aménagement urbain, des smart grids, des réseaux de déchets et d’assainissement, d’eau.

Nous sommes dans un projet de territoire très important, et **si nous continuons à raisonner en silo, le Grand Paris n’existera jamais**. La mise en réseau de ces sujets verra aboutir ce projet.

Le Grand Paris est un tout, un objectif mais également un moyen. Nous sommes dans une situation de crise économique, d’attente des entreprises. Il n’est pas invraisemblable d’affirmer qu’un grand projet contra-cyclique puisse être utile dans la période que nous traversons.

Quand les entreprises réalisent le Grand Paris, l’État, les collectivités et les donneurs d’ordres publics sont les prescripteurs, et elles réalisent au travers des marchés et de l’innovation tout le bénéfice que cela engendre. Faut-il encore que les règles de procédure ou de marché ne freinent pas cette innovation.

Nous sommes partisans de règles qui ont du sens et c'est une des raisons pour lesquelles le projet de loi sur l'urbanisme et le logement, que la ministre de l'égalité et du logement présentera le 26 juin prochain au Conseil des ministres, comportera des éléments de simplification importants pour pouvoir construire plus rapidement et mieux.

Le Grand Paris est une occasion ou une mutation. L'erreur à ne pas commettre serait de parler de laboratoire expérimental. Mais **faire de la transition écologique au-delà de l'énergétique, une marque de fabrique du Grand Paris, peut être un thème intéressant.**

Non pas seulement parce qu'en 2015 Paris accueillera une conférence mondiale de l'Unesco sur le climat, non pas seulement parce que le projet du Grand Paris est porté par Cécile DUFLOT, mais parce **qu'un nouveau modèle de croissance, de développement, fait d'innovations, d'aménagements durables, de rénovations thermiques, de mobilités douces, d'économies circulaires, de smart grids, un nouveau projet de territoire peut naître de la transformation énergétique et écologique de ce territoire qu'est le Grand Paris.**

Je vous propose de réfléchir avec les entreprises sur le point de savoir si cette nouvelle transition écologique et énergétique pourrait être la marque, la nouvelle attractivité, l'identité de la ville monde Paris, que nous cherchons à promouvoir. Beaucoup de propos et d'intérêts exposés ici peuvent être unis pour trouver des identités à des projets de territoire.

Il y a deux avancées que l'État peut très humblement mettre au service de ce projet.

Il faut réfléchir à la manière dont les opérateurs publics peuvent s'organiser en fonction de ce projet de territoire. Il n'est peut-être pas nécessaire de les conserver tous car les effets souhaités doivent être différents. **C'est un chantier ouvert à la réflexion sur l'optimisation des outils d'aménagement de l'État en Ile de France**, afin qu'ils soient étroitement en lien avec l'ensemble des sujets que nous venons de traiter. **L'État doit savoir unir et plus profondément dialoguer par exemple sur les questions de transport et d'aménagement urbain** qui sont organisées en son sein, en silos.

L'ensemble des professionnels de plusieurs secteurs que vous êtes ont l'habitude d'échanger. Concernant ce concept d'aménagement urbain de la ville durable qui n'est pas morcelable, **l'État pense qu'il n'existe pas encore de lieu où les capitalisations puissent s'exercer, les intelligences s'échanger**. Les choses sont trop cloisonnées.

Le gouvernement et Cécile DUFLOT vont mettre en place en lien avec les démonstrateurs qui sont nés des réflexions qui se déroulent à l'AFEP, **un institut de la ville durable** qui sera dépositaire du label Eco quartier en 2014. Ce lieu sera dédié aux échanges et capitalisé, pour voir le Grand Paris émerger comme lieu phare d'un Grand Paris écologique et durable de demain. »



LES PROJETS DU

NOUVEAU GRAND PARIS

Le Premier ministre a présenté un projet ambitieux et financé pour répondre au quotidien des Franciliens et assurer l'attractivité du territoire. Au coeur du Nouveau modèle français, le projet allie compétitivité et solidarité.



Amélioration à court terme du service offert au voyageur

D'ici à 2017, la qualité de service est la priorité des opérateurs. Des résultats tangibles seront atteints



Modernisation et développement du réseau existant

Ces projets seront menés à terme grâce à un financement sécurisé à échéance 2017



Le Grand Paris Express

Trois projets interconnectés aux lignes existantes, à terme en 2030



La liaison directe avec l'aéroport Charles de Gaulle

Le Gouvernement décidera, avant l'été, du lancement d'une nouvelle procédure de consultation



UN PLAN UNIQUE ET COHERENT DE MODERNISATION ET DE DEVELOPPEMENT

NOUVEAU GRAND PARIS

Le Premier ministre a présenté un projet ambitieux et financé pour répondre au quotidien des Franciliens et assurer l'attractivité du territoire. Au coeur du Nouveau modèle français, le projet allie compétitivité et solidarité.

**8,5 millions
de voyageurs**

empruntent chaque jour
les transports en commun en
Île-de-France

les infrastructures ferroviaires
d'Île-de-France accueillent

10 % du réseau

**40 % du trafic
national**

**21% de trafic
en plus**

les 10 dernières années

Les infrastructures ferroviaires d'Île-de-France ont besoin d'être modernisées et développées. Les enjeux sont multiples.

qualité de vie

à moyen terme, 90 %
des Franciliens habiteront
à moins de 2 km d'une
gare

solidarité

au sein de la région par le
désenclavement des
territoires les plus pauvres

attractivité

car le développement
équilibré de la région
capitale est un sujet
d'intérêt national

emploi

avec d'abord 15 000
emplois induits chaque
année par les travaux

Ces deux schémas sont issus du dossier de presse du Gouvernement lors des annonces du Premier Ministre sur le Grand Paris le 6 mars 2013

Quels enseignements tirer de ce débat ?

Par Nicolas BUCHOUD, fondateur et dirigeant de l'agence Renaissance Urbaine, Président du Cercle Grand Paris de l'Investissement durable (CGPID)

Les villes, les très grandes villes sont la matière première du monde de demain. Nous devons trouver les moyens, les ressources, les énergies, les talents, pour convertir cette matière première en intensité économique, sociale et culturelle.

Tel est le mot d'ordre du Cercle Grand Paris de l'Investissement Durable, think tank créé au début de l'année 2011 qui vise à fédérer et mettre en réseau les énergies déployées par la dynamique du Grand Paris, et tirer le meilleur parti des bouleversements économiques et sociaux que cela entraîne.

Le Grand Paris est le projet d'une génération. C'est une opportunité probablement sans équivalent dans un monde urbain largement globalisé. Le projet et le territoire du Grand Paris sont l'occasion de nous ré-ouvrir collectivement au monde, durablement, comme l'illustrent de nombreux évènements, à l'image du projet GreenCity porté collectivement par les acteurs économiques, territoriaux, académiques, du Cluster Descartes

Les débats de la rencontre d'aujourd'hui « Le Grand Paris, moteur économique de la transition énergétique », ceux que nous avons organisé à l'automne « Grand Paris, une stratégie métropolitaine à l'épreuve ? » montrent que tous les ingrédients sont réunis.

Et si le Grand Paris était un des creusets où se forgent de nouveaux concepts, de nouveaux modes de développement ? Un exemple : plutôt que de traiter séparément les questions de planification urbaine, de transports et de logements, pourquoi ne pas faire le pari d'un *Transit Oriented Development*¹ à la française ?

Devant l'ampleur des besoins urbains, économiques et sociaux, nous devons poser les conditions d'un rapport nouveau aux acteurs du marché, notamment dans le domaine immobilier. Donner de la lisibilité nous offre l'occasion de faire du Grand Paris le marché immobilier le plus intensément vert des grandes métropoles globalisées.

C'est en négociant avec les opérateurs, les investisseurs, l'ensemble des acteurs de la chaîne de valeur que nous réussirons à bâtir les logements qui nous font défaut par milliers. Nous finirons bien par arriver à atteindre le cap des 70.000 logements de cette manière !

Au cœur de la réflexion se trouve la qualité de vie de tous les habitants et usagers du Grand Paris et l'attractivité de la métropole.

Le débat que nous avons proposé et qui s'est tenu dans le cadre de cette maison commune que constitue l'assemblée nationale, ne consiste pas à opposer grands projets et urgence économique, ni améliorations de long terme et mesures de court terme.

¹ *Aménagement planifié en fonction des infrastructures de mobilité et permettant de réduire la part des déplacements motorisés individuels*

Dans un contexte économique tendu, notre capacité collective à «faire métropole » est un atout déterminant en matière d'emploi et de compétitivité, à l'échelle locale comme à l'échelle nationale ou internationale.

Le développement de la région-capitale s'inscrit dans un grand marché international de la ville durable, que nous ne pouvons ignorer, avec lequel nous devons nous confronter, au sein duquel nos territoires ont des atouts.

C'est une formidable opportunité pour enrichir l'approche des professionnels de la ville, renouveler leurs savoir-faire, et stimuler leur créativité.

Nous avons l'occasion de bâtir la métropole à travers la création d'emplois pérennes dans les nouveaux services urbains et les infrastructures de la mobilité, l'industrie immobilière et le confort thermique, la sobriété énergétique et l'innovation environnementale.

C'est pourquoi nous avons choisi, pour le débat du 5 juin, de mettre un coup de projecteur sur les représentants de trois grandes filières: celle des éco-industries, celle du bâtiment et celle des transports, en essayant de dégager des pistes de travail communes.

Cela suppose d'être pragmatique mais volontaire, de bousculer les habitudes, de faire bouger les lignes, de s'appuyer systématiquement sur celles et ceux, dans le secteur public comme dans le secteur privé, qui partagent une conscience de l'urgence et une même volonté de progrès.

Il s'agit de profiter des transformations structurelles engendrées par le futur réseau de transport, pour qu'elles deviennent les catalyseurs d'une nouvelle économie métropolitaine.

Peut-on en conclure que le Grand Paris est déjà aujourd'hui un projet économique et écologique ?

Je retire de nos débats que cela demande de réunir trois conditions:

- **Le Grand Paris doit bénéficier d'une véritable approche économique**, qui résultera d'une meilleure coordination entre acteurs publics et privés ; nous avons réussi à faire le Grand Paris des transports publics, il est temps de démontrer comment le Grand Paris est un projet producteur de richesse, et facteur de redistribution...
- **Le Grand Paris a besoin d'une meilleure gouvernance institutionnelle** en capacité de fixer des priorités au-delà du projet de transport elle ne doit pas seulement s'ouvrir aux entreprises, quelle que soit leur taille, elle doit les intégrer dans un projet commun, à l'échelle des territoires de la métropole comme à l'échelle de la métropole elle-même
- **Le Grand Paris doit démontrer sa capacité à stimuler l'innovation industrielle**, sociale, environnementale et économique au bénéfice du rayonnement des entreprises françaises.

Le Cercle Grand Paris de l'Investissement Durable, grâce à la diversité de ses membres et à la dynamique collective qu'il représente, pourra contribuer modestement à réaliser ces trois objectifs.

Qu'est-ce que Le Cercle Grand Paris de l'Investissement Durable ?

Créé en 2011, son rôle est de tisser des liens, jeter des passerelles entre les disciplines, entre les sphères économiques, faire valoir des expérimentations innovantes, des démarches de projet partagés, au service d'un territoire : celui du Grand Paris.

La rencontre du 5 juin 2013 est le fruit d'un travail collectif en lien avec d'autres réseaux d'experts, de professionnels, et d'élus. Je pense notamment au Cercle Colbert et à ses travaux sur les métropoles et la décentralisation.

Nos travaux ont été récompensés en 2012 par la Fondation Urban Land Institute (ULI) à Washington. Nous avons ainsi noué des relations étroites avec forums, laboratoires, et think tanks en Amérique du Nord, en Russie, en Indonésie... Et nous avons engagé un travail approfondi en partenariat avec l'American Planning Association et le National Building Museum de Washington sur le recyclage des grands territoires métropolitains qui fera l'objet de débats au printemps 2014.

Il faut également souligner la contribution aux travaux du Cercle du Centre pour la recherche stratégique de Saint-Petersbourg et de son directeur, Vladimir Knyagin, de la Municipal Art Society de New York et de sa directrice générale Mary Rowe, de la directrice de projet du Global Metropolitan Lab de la Banque mondiale, Ellen Hamilton, du Président et de la Secrétaire générale du Bandung Creative City Forum, Fiki Satari et Dwinita Larasati...

En assurant la promotion de toutes les formes de coopérations, et le brassage des idées, le Cercle participe de ce « nouveau Grand Paris », qui ne se fera pas sans un pacte solide entre institutions, acteurs économiques et société civile.

Contact :

Cercle Grand Paris de l'Investissement Durable (CGPID)
9, rue Pierre Villey 75007 Paris
renaissance_urbaine@yahoo.fr

Perspectives

Depuis le 5 juin, les élus franciliens et le gouvernement se sont mobilisés pour trouver la voie d'une réforme de la gouvernance en Ile de France. Avant la fin de l'année 2013 les contours de la « métropole du Grand Paris » seront dessinés.

Pour réussir le Grand Paris, nous devons unir les forces politiques et les forces économiques de la plus grande région urbaine d'Europe, au service de la solidarité, de l'emploi et de l'innovation. Et cette innovation, au XXI^e siècle, ne peut se concevoir sans une attention particulière aux enjeux environnementaux.

Claude Bartolone



Nicolas Buchoud, animateur du débat, face à Claude Bartolone.

NOTES



Présidence de l'Assemblée nationale

Hôtel de Lassay
128, rue de l'Université
75007 Paris