

Mai 2010 : REFLEXIONS DU C2D92

SUR LA PLACE DES HAUTS-DE-SEINE DANS LE GRAND PARIS

Contribution de M. Kosciusko-Morizet

Maire de Sèvres - Vice-président du Conseil général des Hauts-de-Seine

Les travaux des commissions du C2D ont été très riches et le projet de synthèse présenté est intéressant. C'est un exercice particulièrement délicat car le sujet est complexe et stratégique.

Les quelques développements qui suivent ont pour but d'alimenter, de façon synthétique, cette réflexion, dans l'esprit de ce que j'ai eu l'occasion d'indiquer lors des diverses séances auxquelles j'a eu le plaisir de participer.

★ ★

★

J'attire votre attention sur deux enjeux de méthode :

- Il ne faut pas hésiter à se porter sur des enjeux dépassant les limites strictes du périmètre départemental et à travailler de façon plus intense avec nos voisins les plus proches. Les processus actuels fonctionnent de façon excessive par juxtaposition de territoires ayant leur propre dynamique et les synergies de proximité entre territoires adjacents sont peu présentes. La commande de s'intéresser à la place du département dans le Grand Paris incitait justement à ce travail, alors que les réflexions qui ont été conduites donnent trop l'impression d'une forme d'insularité altoséquanaise.

- Il ne faut pas construire des démarches seulement sur des appréciations qualitatives mais aussi sur une capacité d'approfondissement s'appuyant sur les données les plus objectives possibles.

★ ★

★

Soutenir le développement économique

Les collectivités locales des Hauts-de-Seine sont bien placées pour s'insérer dans l'orientation gouvernementale d'une organisation en pôles économiques majeurs, alliant enseignement supérieur, recherche publique et privée et activité économique au sens large.

Identifier les forces et faiblesses des grands territoires du Département et développer une réflexion stratégique devraient permettre de les mettre en valeur dans le réseau du Grand

Paris, au sein ou en complémentarité des 9 pôles économiques principaux identifiés. La structuration et le rayonnement du territoire ne peuvent reposer que sur ces synergies qui sont peu mises en évidence à ce stade des travaux.

Cette réflexion doit s'étendre au-delà des frontières du Département :

- comment assurer, dans la boucle Nord, le trait d'union nécessaire entre la dynamique de la Défense et celle de la Plaine Saint-Denis ?

- comment le territoire Sud du Département, et notamment la vallée de la Bièvre, peuvent-ils s'affirmer dans la synergie avec le pôle de Saclay ?

- quelles opportunités saisir avec l'ouverture vers la Normandie (future ligne TGV) et la connexion avec le nord de l'Europe (Canal Seine-Nord Europe) ?

- comment assurer les coutures urbaines utiles pour traiter les effets de frontière entre Paris et une petite couronne proche dont les densités, les modes de vie et le fonctionnement se rapprochent de plus en plus ?

Il s'agit d'identifier les pôles d'intérêt économique majeur, de logement et de vie familiale et sociale, d'intérêt culturel, de rencontres, mais dans une logique de mixité urbaine renforcée.

Il ne s'agit pas d'opposer développement économique et développement social mais, au contraire, de bien réfléchir à la manière dont les deux peuvent se nourrir. De ce point de vue, il nous faut poursuivre résolument l'aménagement de la Défense, moteur économique majeur de l'agglomération, et très significativement en améliorer le lien avec l'ensemble du territoire deueil et Suresnes jusqu'à Gennevilliers et Villeneuve-la-Garenne. La mixité des fonctions urbaines, le développement culturel et les transports sont au cœur de ces questions et doivent être combinés.

D'autres territoires du département comme ceux de la Communauté d'Agglomération GPSO, qui ont connu des mutations urbaines majeures avec succès ont su démontrer aujourd'hui que les modèles de développement les plus modernes permettent de garantir cette mixité.

Sur toutes ces questions, la proposition du conseil du développement durable de créer un atelier d'urbanisme est séduisante. Au vu de ce qui précède elle serait d'autant plus fructueuse si :

- c'était une structure professionnalisée, capable de mener ou de piloter des études urbaines et d'aménagement à grandes échelles de territoire, afin de permettre aux décideurs politiques de mieux identifier les enjeux à ces échelles moins familières ;
- on n'en cantonnait pas le champ de travail aux questions intradépartementales mais on en faisait une occasion de dialogue avec les départements voisins sur des territoires et des dynamiques partagées.

Une telle initiative est complexe et mérite réflexion.

★ ★

★

Améliorer les parcours résidentiels

Le département des Hauts-de-Seine, qui est un département constructeur (en moyenne 7 000 nouveaux logements / an sur dix ans contre 5700 en Seine Saint-Denis - en augmentation - et 4800 en Val de Marne) arrive tout juste à atteindre le point mort répondant aux besoins endogènes de la population et au renouvellement du parc.

La problématique majeure dans les Hauts-de-Seine est la faible disponibilité foncière. Une étude récente, peut-être un peu pessimiste, du potentiel foncier mutable dans les Hauts-de-Seine (réalisée par les services de l'Etat) montre que les objectifs sont très largement surdimensionnés dans le cadre des options d'urbanismes actuelles (potentiel à vocation d'habitat : 4300 logements / an à court terme, 5400 / an à moyen terme, 3300 / an à long terme), avec un potentiel situé très majoritairement sur les territoires du Nord du Département.

Le dégagement d'opportunités foncières passe par une politique plus volontariste en matière de densification (réflexion sur les COS notamment) mais aussi en matière d'équilibre habitat/emplois. Or nous arrivons, sur le territoire alto séquanais, au terme d'un processus de mutation foncière initié par le départ des nombreuses industries historiquement présentes (automobile, aéronautique...). Hormis quelques rares opportunités subsistant dans la boucle Nord et le long de la RD 906 dans le sud du département, il n'est pas imaginable de modifier en profondeur (ou alors à des échéances trop lointaines) le tissu urbain largement formé.

La densification, qui passe par la remise en question de la trame urbaine, ne peut être effective que si les emprises foncières disponibles sont suffisamment importantes. Il est illusoire de l'envisager, bien que cela soit souvent proposé, comme une solution massive en petite couronne, dégageant des marges de manœuvre considérables. Il faut être conscient que, mises à part quelques exceptions déjà citées, c'est plutôt en deuxième couronne que de telles opérations sont les plus crédibles. Ceci ne se résume pas, comme on pourrait le lire dans le projet de synthèse, en une ségrégation simpliste entre secteurs peu desservis à vocation pavillonnaire et secteurs de plus grande centralité hyper-densifiés.

Par ailleurs, le débat ne doit pas seulement se focaliser sur la quantité de logements neufs produits (aspect quantitatif uniquement). Dans les Hauts-de-Seine (mais sur d'autres territoires également), la problématique est plus large : adaptation des typologies de logement aux populations (étudiants, famille, personnes âgées sont des populations qui sont difficiles à stabiliser dans les Hauts de Seine), densification, amélioration de l'habitat privé, construction de la ville sur la ville, amélioration qualitative de l'habitat (dans la suite des conclusions du Grenelle de l'environnement)...



Renforcer l'attractivité du territoire des Hauts-de-Seine par une politique de transports ambitieuse

Le Réseau rapide automatique du Grand Paris (RRA) doit devenir la colonne vertébrale de la mobilité en Ile de France pour les trajets banlieue à banlieue et interdépartementaux. Il est essentiel que sa vitesse commerciale soit élevée et, donc, le nombre de stations réduit.

Du point de vue du Département des Hauts-de-Seine, le RRA doit permettre la connexion des principaux pôles économiques du département avec le reste du territoire francilien, la Défense qui est l'un des neuf territoires de projet mais aussi les autres pôles économiques (existants et à venir) que nous considérons comme d'ampleur régionale : Val de Seine, la boucle Nord (territoire en profonde mutation) et le sud des Hauts de Seine, en particulier ses liens avec le plateau de Saclay, pour renforcer les synergies entre les établissements de recherche publique et privée.

Le choix du positionnement des gares devra prendre en compte, non seulement les territoires directement desservis et leur poids en matière d'habitants et d'emplois, mais également les capacités de rabattement sur ces futures gares à partir des réseaux de transports existants (métro, tramways, bus), des projets d'ores et déjà engagés et des capacités de création de parcs de stationnement relais et de pôles de services. Il convient aussi de ne pas sous-estimer les emprises nécessaires autour des gares majeures pour assurer dans des conditions attractives ces interconnexions, tout en permettant à ces mêmes pôles de jouer leur rôle naturel de centres de services et d'animation locale.

Le Département a la chance d'être doté d'infrastructures lourdes : RER, lignes de métro (de nombreuses extensions sont d'ailleurs en cours de réalisation ou à l'étude). La réflexion doit être globale sur les objectifs de ce réseau que l'on peut qualifier de structurant. Le corollaire est qu'il faudra s'autoriser à remettre à plat l'organisation des lignes de bus dans le Département pour adapter le schéma global (si nécessaire) à l'arrivée du RRA. Les maîtres-mots de notre réflexion doivent être « intermodalité » et « complémentarité ».

S'agissant du fret et du transport de marchandises au sein de la cité, le débat du Grand Paris est une occasion unique de réfléchir à cette fonctionnalité urbaine indispensable et souvent méconnue. Il faut se donner les moyens de la maintenir au plus près des zones urbaines denses qu'elle doit desservir, tout en minimisant les nuisances qui l'accompagnent. Des départements voisins (le Val de Marne par exemple) ont réussi à se saisir de cette question. Il est dommage que les réflexions du C2D à ce stade se soient essentiellement focalisées sur la question du port de Gennevilliers, sans aborder plus généralement les questions de la marchandise en ville. Il n'est pas trop tard pour se saisir de ce sujet.



Valoriser nos atouts culturels, patrimoniaux, environnementaux et de loisirs

Le Département doit mieux valoriser ses atouts. Ce sont des éléments qualitatifs indispensables. La vallée de la Culture est un moteur puissant de cette mise en synergie des initiatives, souvent trop dispersées et d'insuffisante visibilité.

Là encore, la géographie nous incite à un travail interdépartemental, par exemple avec les Yvelines, l'Essonne ou le Val d' Oise, avec lesquels le Département partage des espaces naturels importants forestiers ou fluviaux.



Les Hauts-de-Seine : laboratoire des politiques de développement durable

Les Hauts-de-Seine peuvent offrir un territoire d'expérimentation ambitieuse de la conception de la ville du XXIème siècle. Le C2D92 est bien entendu appelé de façon permanente à réfléchir sur les meilleures façons de faire de nos mutations urbaines des opportunités de mise en œuvre d'une politique de développement durable..