

LE GRAND PARIS

Mercredi 29 avril 2009

Cité de l'architecture et du patrimoine
Paris



DOSSIER DE PRESSE



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Égalité
du Territoire
et du Développement
régional



Secrétaire d'État
chargé du Développement de la Région capitale

SOMMAIRE

1. Le développement économique
2. Un nouveau projet de transport pour la Région capitale
3. Territoire de projets
4. Le développement durable de la Région capitale
5. L'innovation, moteur de la compétitivité
6. Pour un renforcement de l'offre de logement
7. Pour une politique efficace de développement urbain
8. Exposition des résultats de la consultation internationale

Le développement économique a clé d'une ambition mondiale pour la Région capitale

La vision de développement de la Région capitale à 15-20 ans intègre un scénario de développement économique dans lequel la croissance est fortement stimulée :

- **par l'innovation ;**
- **par la croissance démographique et celle, en particulier, de la population active** grâce à un afflux plus important et à la réduction des départs de la région.

Avec des entreprises, leaders mondiaux, dans les secteurs qui forgeront l'économie du 21^{ème} siècle - bio-pharmacie, ingénierie et services urbains-construction, transports-aéronautique, énergie-environnement, TIC - et un positionnement exceptionnel dans les domaines du tourisme et du luxe, la région capitale regorge de potentiels et de talents et continue d'affirmer ses avantages compétitifs dans de nombreux domaines scientifiques, culturels et créatifs. Pourtant, le constat d'une sous valorisation économique de ces atouts est aujourd'hui partagé par un nombre grandissant d'acteurs. En attestent la croissance économique modérée enregistrée par la région capitale depuis près de deux décennies (si l'on exclut le dynamisme liée aux NTIC à la fin des années 1990), l'absence d'émergence de nouveaux champions mondiaux comme c'est le cas aux États-Unis et un marché du travail trop peu dynamique, affecté par les difficultés croissantes en matière de logements et de transports. Le tout entraîne une désaffection de plus en plus marquée de la population active, ressource cruciale de notre mode de développement.

Cette faiblesse de la croissance de la région capitale ne profite en rien, aux autres régions françaises. Elle les affaiblit au contraire, en privant l'ensemble du territoire national de la visibilité que pourrait lui donner une région à la croissance plus forte et au rayonnement plus affirmé.

La croissance de l'emploi attendue se chiffre entre 800 000 et 1 million d'emplois à 15 ans. Elle concernera, certes, des emplois hautement qualifiés mais aussi un éventail très large de qualifications, des futurs métiers de la logistique, à ceux du tourisme ou de l'éco-construction...redonnant à certains territoires des perspectives d'évolution socio-économiques jusqu'à présent ignorées.

Un nouveau projet de transport pour la Région capitale

Le réseau actuel de transport collectif dans la Région Capitale a connu deux grandes périodes d'investissements : les premières lignes du métro parisien au début du XXème siècle et les lignes RER dans les années 60 et 70. Or nous sommes aujourd'hui face à un besoin majeur d'investissement parce que la congestion dans les transports, due au développement de la fréquentation, à une performance parfois insuffisante de l'exploitation, et au retard en investissement dans des nouvelles infrastructures structurantes lié à l'absence d'anticipation et de vision à long terme, est d'une ampleur jamais atteinte ; et parce que la Région Capitale doit retrouver une croissance économique dynamique pour rester à 20 ans une des 4 ou 5 villes-monde. C'est donc maintenant qu'il faut engager **la troisième génération d'investissements** pour construire un nouveau réseau primaire structurant, intégré au réseau existant, et qui réponde à la fois **aux urgences** de désengorgement du centre mais aussi permette de **se projeter dans l'avenir**.

Ce **nouveau réseau** dessert les territoires économiques de la Région Capitale, les relie entre eux et avec Paris et les connecte aux gares TGV et aux aéroports pour assurer les liens avec le reste du territoire national et avec l'étranger. Il dessert également des territoires qui doivent faire l'objet d'une restructuration urbaine ambitieuse. En particulier le nouveau réseau permet le désenclavement des territoires à l'est de la Seine-Saint-Denis qui se trouvent aujourd'hui complètement à l'écart en situation de marginalisation. Ce qui est visé, en assurant une offre de service puissante c'est de **structurer le territoire aggloméré**, et de permettre la concentration et la densification des habitants et des emplois autour des polarités desservies. La puissance de l'offre de service sera assurée par la technologie employée, qui est rapide, fiable, capacitaire et susceptible de fonctionner jour et nuit. Sa conception garantit par ailleurs un haut niveau de sécurité aux voyageurs et réduit les risques de perturbation.

Le réseau proposé est composé de 130 kilomètres de lignes nouvelles de métro automatique. L'objectif est de pouvoir rejoindre, depuis l'aéroport Paris Charles de Gaulle, La Défense ou le centre de Paris, en moins de 30 minutes ; ou encore de relier l'aéroport d'Orly à la gare de Lyon en 25 minutes, Villejuif à Noisy-Champs en 25 minutes ou encore de relier les deux aéroports internationaux en moins d'une heure. A noter qu'il sera par ailleurs possible de rejoindre directement, depuis l'aéroport Paris Charles de Gaulle, La Défense ou le centre de Paris, en passant par le quartier Pleyel à Saint Denis, futur hub métropolitain, où il sera envisagé la création d'une nouvelle gare TGV, au coeur du territoire de la Plaine Saint Denis et à 10 minutes de la Défense par le nouveau réseau métro.

Ce projet sera mené par une nouvelle entité publique de maîtrise d'ouvrage dédiée au projet. Elle sera dirigée par l'Etat mais impliquera pleinement le STIF, la région Ile de France et les autres collectivités locales. Cette entité conduira les études, lancera les appels d'offres et passera les marchés nécessaires à la construction du réseau. Elle sera créée d'ici la fin de l'année par voie législative, après concertation avec la région île-de-France et les grands élus concernés. A l'issue des travaux, elle remettra l'ouvrage au STIF pour l'exploitation. Elle s'appuiera sur l'expertise technique de la RATP.

Ce chantier sera mené en deux phases : la première consistera en la prolongation de la ligne 14 vers carrefour Pleyel et Villejuif, en une liaison circulaire reliant Villejuif à Pleyel par l'ouest via Issy-les-Moulineaux et la Défense, et par l'Est via Saint-Maur, Noisy-le-Grand et Le Bourget ; la ligne 14 sera aussi prolongée au nord jusqu'à Roissy-Charles de Gaulle et au sud jusqu'à Villejuif. Le calendrier de cette première phase a pour objectif le commencement des premiers travaux en 2012 pour un achèvement des premières sections en 2017. Ultérieurement, une liaison est envisageable entre la Défense, Massy et Orly via Versailles, de même que la prolongation de la ligne 14 au sud jusqu'à Orly.

Pour réaliser le projet dans des délais aussi courts, des dispositions législatives seront nécessaires pour accélérer les procédures, en particulier encadrer les délais d'enquête publique et de mise en conformité des documents d'urbanisme, permettre d'éviter la réalisation répétée d'enquêtes redondantes, et autoriser la prise de possession urgente des terrains expropriés bâtis et non bâtis.

L'indispensable préparation des déplacements de demain ne se fera pas au détriment de la qualité des transports d'aujourd'hui.

C'est pourquoi, afin de répondre aux problèmes immédiats liés à la saturation du réseau existant, l'Etat proposera à la Région, en lien avec la RATP, RFF et la SNCF, de mettre en place un **plan RER** qui aura pour objectif la mise en place généralisée d'une desserte cadencée et accélérée sur l'ensemble du réseau RER, pour plus de capacité, plus de rapidité et plus de régularité. A titre d'exemple, on pourra viser un doublement du trafic sur certaines sections (passage à 20 trains par heure contre 4 à 12 aujourd'hui entre Gare du Nord et Aulnay), une hausse de 25 à 33 % de la capacité sur de nombreuses sections, et une réduction des retards, pour passer 15 à 20 % de trains en retard (RER D) à moins de 10 %.

Après l'accélération du renouvellement du matériel roulant sur le RER A, décidé en 2008 et dont le marché vient d'être signé par la RATP pour une mise en exploitation des nouvelles rames à compter de 2011, ce plan comprend aussi la réalisation accélérée des schémas directeurs des lignes B, C et D.

Ce plan comprendra aussi un grand chantier : le percement d'un tunnel entre Haussmann-Saint Lazare et la Défense et la mise en place de liaisons La Défense-Mantes, le tout constituant l'extension à l'ouest du RER E. L'ensemble des schémas directeurs, du renouvellement du matériel roulant et la liaison La Défense - Mantes doivent être réalisés entre 2012 et 2015 selon les lignes. Le chantier Eole (Saint-Lazare - Défense) doit viser l'objectif d'aboutir en 2017. Il permettra de gagner 20 minutes entre Mantes et La Défense et 10 minutes entre Les Mureaux et Gare du Nord. Il augmentera d'un tiers le trafic entre Seine Aval et Paris et désengorgera le RER A.

L'Etat maintient naturellement les engagements qu'il a déjà pris dans le cadre du contrat de projets 2007 - 2013 et de la Dynamique espoir banlieue. Il soutiendra en particulier des projets qui permettront par exemple d'améliorer l'accès aux emplois depuis les territoires d'Argenteuil, Sarcelles, Villiers le Bel par le barreau de Gonesse et un transport en commun en site propre sur l'avenue du Parisis ; ou bien encore des projets tels que le prolongement du tramway Ti de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay et

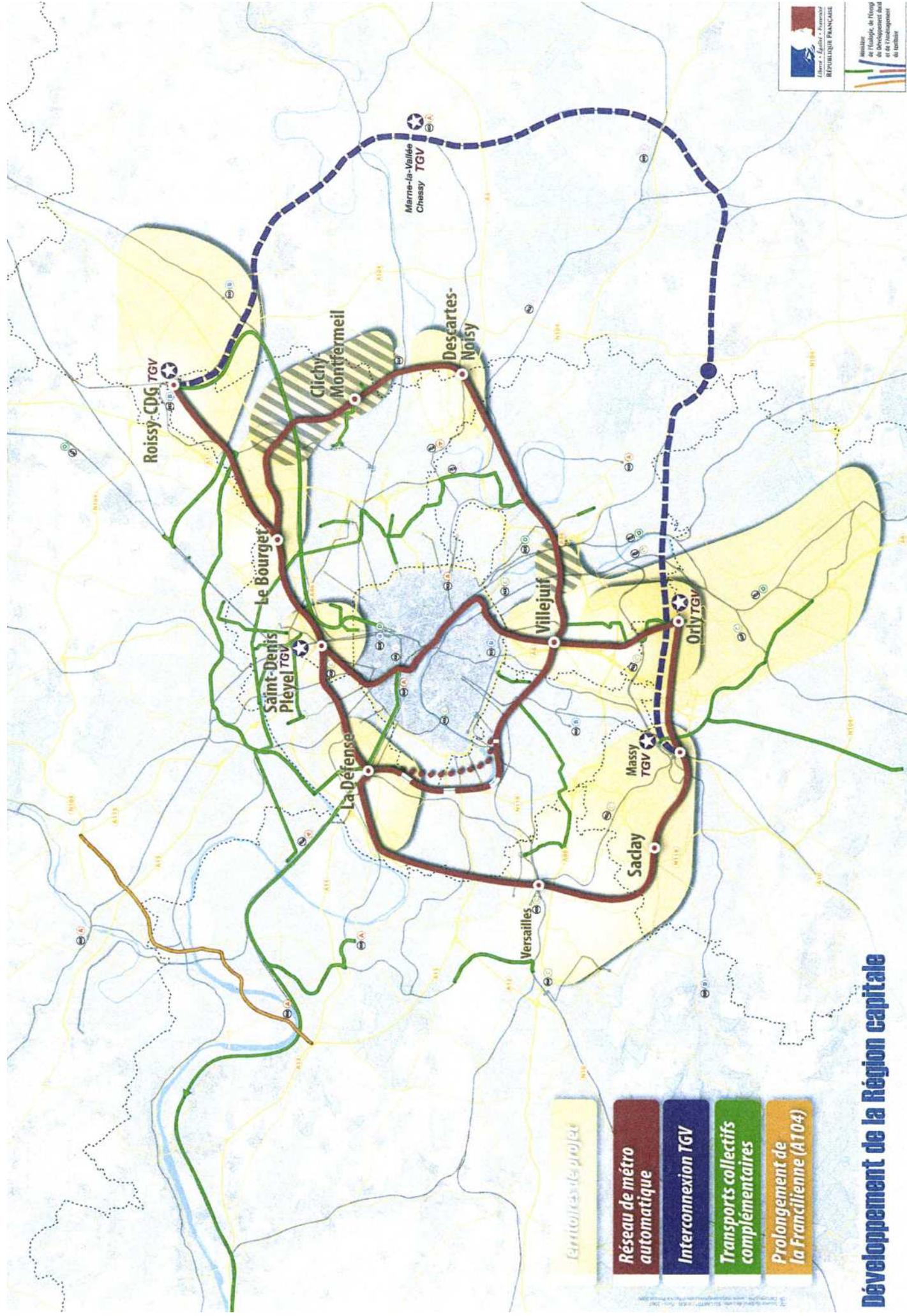
au-delà jusqu'à St Maur -Créteil. Le projet CDG Express, reliant Roissy CDG à Gare de l'est, sera poursuivi avec le concessionnaire pressenti.

L'ensemble de ces projets représente un investissement d'environ 35 Md€, dont 23 Md€ pour le métro automatique à grande capacité et le plan RER. C'est un investissement très lourd mais étalé sur une décennie, il ne représente annuellement que 0,66 % du PIB de la région. De multiples pistes de financement pourront être mobilisées :

- la tarification des transports, y compris par une réflexion sur le zonage ; -
le versement transports ;
- une fiscalité locale dédiée ;
- la mobilisation de la richesse foncière et immobilière créée par le nouveau réseau et l'aménagement des zones qu'il dessert ;
- les subventions de l'Etat et des collectivités locales.

Le Président de la République confie à Gilles CARREZ, en liaison étroite avec le secrétariat d'Etat à la Région capitale, la mission de proposer un schéma global de financement du projet de transports, en s'appuyant sur un groupe de travail et une large concertation.

SCHÉMA DE PRINCIPE DU NOUVEAU RÉSEAU DE TRANSPORT DE PARIS RÉGION CAPITALE



- Territoires de projet
- Réseau de métro automatique
- Interconnexion TGV
- Transports collectifs complémentaires
- Prolongement de la Francilienne (A104)

Développement de la Région capitale

Source: Schéma directeur de l'Île-de-France, 2004

1. Plateau de Saclay

Le plateau de Saclay a vocation à devenir une des plus importantes plateformes scientifiques et technologiques au monde. Sur ce site, on trouve aujourd'hui une concentration d'excellences unique en France dans des domaines aussi divers que la physique, l'optique, la biologie, la chimie et les mathématiques. A l'heure où la capacité d'innovation est un facteur clef de croissance, le plateau de Saclay doit devenir un berceau des prochains succès de l'économie française dans les secteurs porteurs que sont les technologies de l'information et de la communication, l'énergie, le secteur biomédical, l'automobile et l'aéronautique du futur ou encore l'ensemble des « technologies vertes ». Trois types d'actions complémentaires seront menés pour réussir cette opération d'intérêt national :

Une modernisation des équipements de recherche et d'enseignement supérieur, notamment grâce au plan campus auquel l'Etat consacrera, sur le plateau de Saclay, **un investissement exceptionnel de 850 M€**. De nombreux projets structurants seront lancés, par exemple :

- > **La reconstruction de l'Université de Paris XI sur le plateau**, afin d'en faire un campus modèle du 21^{ème} siècle, avec la constitution en première phase, d'un important pôle regroupant chimie, biologie et pharmacie ;
- > **L'arrivée d'écoles d'ingénieurs** de premier rang, comme **AgroParisTech** - aujourd'hui dispersée sur quatre sites - **qui rejoindra le campus de l'Ecole Polytechnique** afin de créer un pôle agronomique exceptionnel ;
- > Hors financement du plan campus, **l'installation à Satory, sur la commune de Versailles, d'un grand institut de la mobilité durable dédié au développement du véhicule décarboné**, élément stratégique pour l'avenir de la filière automobile en France ;
- > Et, déjà lancée grâce au plan de relance, la constitution d'un pôle dédié aux nanotechnologies qui associera recherche fondamentale et recherche appliquée.

Une opération d'aménagement visant à créer un cadre de vie exceptionnel, afin de fournir aux chercheurs, étudiants, entrepreneurs, créateurs de start-up, des lieux de vie et de travail favorables aux rencontres entre des talents divers et donc à la créativité. Le cluster s'organisera autour **d'un vaste espace naturel et agricole protégé** et bénéficiera d'un système de transport interne efficace ainsi que de liaisons faciles avec le centre de Paris, les aéroports de la région et les zones d'activité économique alentours. Dans un souci de développement durable, l'aménagement refusera l'étalement et le gaspillage d'espace.

Une action déterminée en faveur du développement économique et des transferts de technologies permettra de remédier aux faiblesses actuelles en matière de valorisation des résultats de la recherche. **H s'agit d'accélérer la croissance des entreprises dans toutes les phases de leur développement.** Au plus proche des laboratoires - publics et privés - on trouvera un maillage fin d'incubateurs et de pépinières pour start-up. A proximité immédiate, seront créés des villages d'entreprises accueillant à la fois les PME innovantes et les installations de R&D de

grands groupes. Puis, les zones d'activités alentour accueilleront les services de ces mêmes entreprises qui dépendent du succès de la politique d'innovation sans exiger de vivre dans l'ultra-proximité des laboratoires. Au-delà, **le rayonnement du cluster sera un élément de compétitivité pour l'ensemble de l'économie nationale.**

Pour mettre en oeuvre cette opération d'intérêt national, **un établissement public d'un type nouveau sera prochainement créé. Il sera doté de compétences en matière de valorisation, de développement économique et d'aménagement du territoire** et associera dans sa gouvernance, l'Etat, les collectivités territoriales, la communauté scientifique et les acteurs économiques. Dans l'attente de la création de cet établissement, la fondation scientifique du plateau de Saclay coordonnera les premières étapes de mise en oeuvre du plan Campus, avec l'appui de la mission de préfiguration de l'établissement public.

2. Conforter la place financière de Paris dans l'axe Paris-La Défense

La Défense, véritable cité financière du Grand Paris, doit conforter sa place de centre de services financiers à forte valeur ajoutée (conseils, services informatiques...). La crise financière offre l'occasion de valoriser les atouts de la place financière de Paris, au moment où se révèlent les risques qui étaient sous-jacents aux modèles de ses concurrentes. La région parisienne est le second pôle d'implantation des 500 plus grandes entreprises mondiales, après Tokyo. Toutes les grandes métropoles mondiales prospèrent sur un secteur financier actif et attractif. En particulier, le volet « enseignement supérieur et recherche » est un point fort de la renommée de la place parisienne, avec ses diplômes universitaires et écoles de management mondialement réputées, et doit constituer un pilier de développement essentiel, de même que tous les facteurs d'attractivité bien connus : environnement fiscal, juridique, qualité de l'accueil des cadres étrangers. La qualité architecturale doit être mise au service de cette attractivité.

3. Développer au Bourget un nouveau pôle d'excellence économique dédié à l'aviation et au tourisme d'affaires

Le Bourget est le premier aéroport d'affaires européen, le troisième site francilien d'expositions et abrite un tissu diversifié d'entreprises. Il faut capitaliser sur l'image internationale du site, incarnée par son salon aéronautique, et en faire un pôle de développement qui tirera l'ensemble du nord de Paris, en lui garantissant une meilleure desserte, en y implantant 50 000 emplois et 65 000 habitants par la réalisation de 25 000 nouveaux logements, en y établissant un centre de formation professionnelle des métiers de l'aérien et du tourisme, et en y installant un nouvel équipement scientifique et culturel.

4. Faire de la Plaine Saint Denis un lieu de référence en matière d'industries de la création et d'arts numériques (jeux vidéos, animation 3D, industries de l'internet...)

Un « cluster des industries de la création », embrassant toute la chaîne de valeur du créateur à l'éditeur, destiné aux entreprises et aux artistes permettra un travail interactif entre ces différents acteurs et offrira un appui financier et technique à leurs projets (salles de réunion et de projection par exemple). Ce cluster, qui abrite déjà le

pôle de compétitivité *Cap digital*, regroupera l'appui au développement d'entreprises, la mutualisation des équipements technologiques, la formation, les *show rooms*. Sa vitalité sera démultipliée par la création du « Campus Condorcet » prévu à cet endroit dans le cadre du Plan Campus. Un projet architectural visera à offrir à ces industries un cadre et une atmosphère urbaine nouveaux, en particulier à travers la création d'éco-quartiers.

5. Renforcer le positionnement international de Roissy CDG

L'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle fournit dès aujourd'hui plus de 6 % du PIB de la région. 60 % de la valeur du fret aérien national y transite. L'ambition internationale de l'aéroport sera confortée dans ses objectifs de 100 millions de passagers et 5 millions de tonnes de fret par an, avec une optimisation des dispositifs de lutte contre le bruit. Le développement de l'intermodalité air-fer doit être un levier de croissance pour cet aéroport : ce phénomène implique une adaptation technique (création de grandes plateformes multimodales, meilleure desserte de la plateforme) et l'amélioration de ses services (commerces, hôtellerie). Roissy doit surtout être mieux intégré dans son environnement immédiat par de nouvelles liaisons de transports, le métro automatique vers Paris et le barreau de Gonesse. L'offre de formation autour des métiers de la logistique ou du tourisme sera renforcée.

6. Installer à la confluence Seine-Oise le port de la Région Capitale

Paris doit retrouver la vocation portuaire de ses origines. L'activité portuaire est au coeur du dynamisme de presque toutes les grandes métropoles. L'axe Le Havre-Paris doit constituer un ensemble portuaire intégré qui soutiendra le développement du Grand Paris et assurera son ouverture aux flux d'échanges mondiaux. Le territoire du confluent Seine-Oise sera la porte fluviale de Paris le coeur de ce projet. Dans le prolongement du Canal Seine Nord et à l'intersection de trois gabarits fluviaux, ce système portuaire se basera sur la nouvelle plateforme d'Achères et sera le symbole de l'éco-construction, conformément aux compétences développées sur ce territoire. Il abritera un cluster logistique et maritime, tourné vers les industries de l'écomobilité. Il permettra de favoriser l'essor industriel de la Vallée de la Seine en liaison notamment avec le centre de Satory et le pôle d'enseignement supérieur de Cergy-Pontoise.

7. Inscrire la Cité Descartes au coeur d'un nouvel ensemble urbain autour de la Marne

L'objectif principal consiste donc à **passer d'un pôle scientifique centré sur huit filières** (innovation dans les services urbains traditionnels, développement et fabrication de capteurs, développement et mise en oeuvre de nouveaux services urbains, nouveaux matériaux du bâtiment, énergie dans le bâtiment et dans la ville, gestion et traitement de l'eau, stockage et capture du CO₂, techniques de géothermie) **à l'un des grands pôles mondiaux de référence dans le domaine de la construction, de la maintenance et des services de la ville durable.**

Ce projet offre aussi une chance unique de **remodeler les espaces urbains** à l'est de la confluence entre la Seine et la Marne. Le coeur du cluster sera la Cité elle-

même, appelée à être rapidement densifiée et à sortir de son périmètre actuel, jusqu'au centre historique de Champs sur Marne. Les communes associées de Noisy-le-Grand Mont d'Est, Torcy et Neuilly sur Marne seront les premiers bénéficiaires de cette rénovation urbaine. D'importantes opérations similaires au nord-est, dans et autour de Chelles et, au sud, entre Champigny sur Marne et le Plessis-Tréville suivront. Les **éco-quartiers et éco-cités** déjà en projet sur le périmètre de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée pourront aussi en bénéficier. Sur le modèle de l'Institute for Sustainability de Londres au coeur du projet de mutation urbaine Thames Gateway, **la Cité Descartes peut ainsi devenir le moteur essentiel de la rénovation urbaine.** Progressivement, à partir du tissu existant, c'est un **ensemble urbain cohérent de près de 600 000 habitants** qui émergera, en adéquation avec la vocation et la spécialisation du *cluster*.

La Marne, frontière pendant trente ans entre Marne-la-Vallée et les autres territoires, **redeviendra un coeur liant les communes de ses deux rives**, avant que de nouvelles lignes complémentaires de transport en site propre orientées sud-nord ne viennent renforcer l'intégration du nouvel ensemble.

8. Régénérer le tissu urbain de Montfermeil, Clichy sous Bois, Livry Gargan, Sevrans et Aulnay sous Bois

L'Etat, les collectivités et les acteurs locaux doivent profiter du tramway puis du métro automatique pour optimiser le développement de l'activité, la qualité de vie et la mixité sociale sur cette zone difficile. Cette opportunité importante doit s'assortir d'un programme de desserte locale et surtout d'une « stratégie urbaine » plus globale visant à réaliser des acquisitions foncières et à réhabiliter les logements existants, valoriser les atouts que sont les réserves foncières et les espaces verts, et la proximité des pôles de développement de la cité Descartes et de Roissy.

9. Fédérer l'environnement académique et industriel du sud de la Région capitale en une « Vallée des biotechnologies »

Le sud de Paris, des portes de la capitale à Evry, dispose d'un environnement académique et industriel exceptionnel : 50 % des entreprises du secteur en France, 40 % du potentiel de recherche, avec l'INSERM, le CNRS, Pasteur et Curie, le CEA, l'INRIA, 9 universités, et le plus important réseau hospitalier européen. 45 000 emplois sont concernés. Mais à la différence de territoires comme Boston, ce potentiel ne s'est pas converti en une réelle dynamique de création et de développement d'entreprises à visibilité mondiale. Un grand bio-cluster doit émerger sur ce territoire.

Le développement durable de la Région capitale
l'urgence de passer d'un concept à un projet global concret

Les travaux des architectes urbanistes ont posé les bases d'un urbanisme post-Kyoto entièrement renouvelé pour la région capitale au XXI^{ème} siècle. Sur chaque territoire de projet et par des actions d'ensemble à l'échelle de la région, des actions concrètes déclineront cette ambition :

> Choix de technologies performantes sur le plan énergétique pour les constructions, **amélioration de l'habitat et du cadre de vie grâce aux éco-constructions ou aux poumons verts en coeur de ville**, mise en place de toitures végétalisées, de jardins filtrant,...

> **Sanctuarisation sur le plateau de Saclay** d'espaces non urbanisés en garantissant leur vocation naturelle, agricole, paysagère et forestière, facteur d'équilibres naturels et écologique ; constitution de **trames vertes et bleues** s'appuyant sur les espaces protégés, les canaux et le fleuve pour assurer les continuités territoriales et les connexions nécessaires à la biodiversité ;

> Approfondissement de la **recherche dans le domaine des géomatériaux, du génie urbain et du développement durable** et mise en réseau autour de la Cité Descartes ;

> Organisation des fonctions logistiques essentielles pour une métropole de rayonnement mondial, en lien notamment avec ses points d'entrée (aéroports, gares, fleuve) ;

> Construction du **réseau de métro automatique**, élément essentiel de la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre ; mise au point, sur le plateau de Satory, de véhicules individuels ne rejetant pas de CO₂, permettant, à terme, de **mettre en place une zone à émissions réduites** au sein de laquelle circuleront des voitures adaptées aux grandes métropoles.

L'innovation, moteur de la compétitivité

L'innovation est un des principaux **moteurs de la compétitivité** de la Région capitale qui concentre l'essentiel des activités de R&D publique et industrielle, 24 % des PME françaises, 7 pôles de compétitivité, 78 000 chercheurs et dépasse déjà l'objectif de l'agenda de Lisbonne. Mais, le système régional de recherche et d'innovation montre des signes de **perte de compétitivité, de visibilité et d'attractivité**. Par ailleurs, l'attractivité internationale de l'Île-de-France est affectée par le faible rang de ses universités et grandes écoles dans le **classement de Shanghai**.

Pour corriger cette situation, en **s'appuyant sur les initiatives existantes**, dopées par la loi LRU et le plan campus, le nouveau système de recherche et d'innovation sera organisé en **clusters**. Pour cela, **plusieurs actions sont envisagées** :

> **Capitaliser sur les grands équipements scientifiques** et développer une plateforme d'accès aux grandes **puissances de calcul** desservie par un **réseau numérique ultra-performant** à l'occasion de la réalisation des infrastructures lourdes de transport collectif souterrain.

> **Multiplier, au sein des clusters, échanges et partages de responsabilités entre l'industrie, la recherche et la formation** en proposant de nouveaux parcours professionnels, en se dotant de plates-formes technologiques et de démonstrateurs, comme à **Satory**, au sein du futur centre d'excellence dédié aux **véhicules hybrides et électriques**.

> **Sélectionner des thématiques d'excellence et fédératrices** : l'énergie et l'environnement ; les NTIC et les nanotechnologies, la santé et les biotechnologies, le **bâtiment** et les transports ; les sciences et techniques de l'entreprise.

> **Développer des formations** dans des domaines transverses tels les Nouvelles Technologies de l'Energie (NTE) tant pour la formation d'origine que pour la formation continue. Au sein des clusters, **des filières de formation d'excellence en artisanat, métiers techniques ou manuels** seront également introduites, facteurs de différenciation, sources supplémentaires d'innovation et gages d'exploitation réussie sur le marché.

> **Coordonner des structures de valorisation et de financement**.

> **Articuler les clusters de la Région capitale avec les autres initiatives françaises, européennes et internationales**, telles **NanoInnov** entre Saclay, Grenoble et Toulouse. A l'échelle européenne, les clusters s'inscriront dans les projets de l'Institut européen de technologie.

> **Développer un nouvel urbanisme des campus** intégrant les logements pour étudiants, chercheurs, cadres et employés, l'accueil de personnalités étrangères et des congrès, offrant des services et une vie culturelle adaptés.

> **Mener une politique de communication** pour développer un sentiment d'appartenance, construire pour chaque cluster une marque internationale et lutter contre la désaffection des jeunes pour les carrières scientifiques.

> **Contrôler l'efficacité et la productivité des clusters** en fixant et mesurant des critères spécifiques.

Pour un renforcement de l'offre de logement

Un consensus général, qui s'est dégagé en 2008 lors des États Généraux du logement en Île-de-France initiés par le gouvernement, existe sur la nécessité d'accroître fortement l'offre de logement en Région capitale. La production moyenne constatée ces 20 dernières années se situe entre 35 000 et 45 000 logements, alors que pour satisfaire au renouvellement du parc, au développement économique envisagé pour la région, et à l'équilibre social de la région, ce sont 70 000 à 75 000 logements qui doivent être construits annuellement, soit environ 15 000 de plus que les 55 000 à 60 000 habituellement retenus.

Mobiliser le foncier existant

Pour cela, la région dispose d'importantes opportunités foncières offertes à la fois par

- > **La densification** de certaines zones et prioritairement celles situées à proximité d'un arrêt du futur réseau de transport (par exemple Le Bourget, Clichy Montfermeil, .),
- > **La mobilisation et la mutation** de zones actuellement en friche ou délaissées,
- > La poursuite de l'effort de mobilisation du **foncier public**
- > **L'urbanisation maîtrisée** de nouveaux territoires (plateau de Saclay ou boucle de Chanteloup par exemple).

Mobiliser les acteurs locaux

La mobilisation des acteurs distinguera les territoires directement impactés par le nouveau transport métropolitain et les autres territoires. Les communes directement bénéficiaires des projets envisagés devront s'investir dans la production de l'offre de logement. Des **contrats de développement urbain** seront mis en place. Ils prévoient en contrepartie des investissements engagés des objectifs spécifiques de production de logement et de densification. Pour les autres territoires, un dispositif **d'accords conventionnels** comportera des aides opérationnelles en contrepartie de la production d'une offre de logement.

Mettre à disposition une offre de logement adaptée, équilibrée et de qualité

La mise en oeuvre de cette politique de production de logement volontariste devra mobiliser l'ensemble des acteurs et prendre en compte la réalité sociologique des populations présentes sur le territoire. Elle ne doit pas créer des inégalités, tant au niveau territorial que social (familles nombreuses, ...). Ainsi, aux côtés des capacités d'accueil nécessaires aux personnes de passage (étudiants, chercheurs et salariés), l'existence d'une offre équilibrée, répondant aux besoins des personnes et des familles les moins favorisées, des salariés de secteurs de services indispensables à revenus modestes « key-workers » (infirmières, policiers ...) et des cadres moyens, sera affirmée. Seront ainsi produits :

- > **19 000 logements locatifs sociaux**, neufs, de tous types pour l'accueil de ces populations. Des financements spécifiques seront à prévoir.

> **35 000 à 40 000 logements en accession**, y compris accession sociale, **ou en locatif libre**, avec une attention particulière portée sur le logement des classes moyennes.

> **Une offre importante en résidences** sera aussi programmée pour l'accueil des ménages qui résident dans la région pendant une période limitée (**8 000 logements environ**), ainsi **qu'une offre en résidence pour personnes âgées (7 000 à 8 000 logements)**

> Enfin, les dispositifs d'accueil et d'hébergement d'urgence nécessaires seront prévus.

Tout ceci sera réalisé dans un souci constant de cohésion sociale et du maintien d'une réelle mixité sociale et dans le respect des exigences du Grenelle de l'environnement.

Pour une politique efficace de développement urbain

Si les politiques urbaines d'après-guerre ont permis le développement de l'agglomération parisienne et engagé la mutation de vastes espaces industriels, elles n'ont pas réussi, malgré diverses tentatives, à assurer un développement harmonieux à l'échelle métropolitaine et n'ont pas évité le renforcement des **disparités entre des territoires de plus en plus spécialisés**. De plus, les **difficultés croissantes que connaît la région en terme de transports et de logement** limitent son attractivité, pesant ainsi sur sa capacité à générer développement et emploi.

L'ambition du projet pour la Région Capitale est de retrouver attractivité et dynamisme, par une **approche prospective et décloisonnée de l'aménagement** s'appuyant sur le changement de paradigme engagé par le **Grenelle de l'environnement** et intégrant les dimensions liées à la mobilité, à l'habitat, au développement économique et social au service d'un grand projet urbain.

Une nouvelle vision métropolitaine de l'aménagement

L'objectif poursuivi consiste à mettre en oeuvre, **à l'échelle métropolitaine**, des politiques urbaines et des projets qui permettront **l'émergence d'une agglomération multipolaire, contenue, structurée autour de centres à la densité de bâti optimisée et desservies par le nouveau réseau de transport de la Région capitale**, véritable colonne vertébrale du projet, qui desservira et structurera l'aménagement de chacun des territoires.

Il s'agira notamment **d'investir les territoires de recomposition urbaine** au sein des grands secteurs de projet, sur le tracé des infrastructures de transport ou autour du plan campus : Roissy, Le Bourget, Plaine Saint-Denis, Clichy, Montfermeil, la cité Descartes, Seine amont, Massy / Saclay, La Défense / Nanterre, Seine aval,..., mais aussi de **permettre des expérimentations** (en exploitant par exemple les possibilités offertes par des emprises foncières inexplorées, notamment aux franges immédiates des infrastructures de transport), et de **réintroduire des espaces de nature dans la ville** là où ils avaient été exclus.

Le développement de **nouvelles identités urbaines** confortera les villes existantes, remettra en mouvement des territoires en mutation désordonnée en y créant de nouveaux lieux de vie et de résidence animés, diversifiés et équilibrés. La réflexion d'ensemble, et chaque projet de territoire, s'appuieront sur la réflexion des 10 cabinets d'architectes missionnés sur le Grand Paris.

Un urbanisme renouvelé et redynamisé

La mise en oeuvre de ces projets nécessitera de **revisiter nos méthodes et outils**, pour tirer tout le bénéfice des dispositions envisagées dans le **projet de loi d'engagement national pour l'environnement (Grenelle II)**, notamment en termes d'**urbanisme et de construction**, repenser le **mode de gouvernance de l'aménagement** et revoir un certain nombre de **dispositions réglementaires et de procédures** afin de favoriser une approche globale des territoires et faciliter le renouvellement des formes urbaines.

C'est dans cette optique que le gouvernement entend que soit conçu le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF), élaboré par le Conseil Régional. L'Etat est prêt à travailler avec le Conseil régional pour que ce schéma soit adopté d'ici la fin de l'année 2009, avec l'intégration des projets d'intérêts généraux pour le développement de la Région Capitale.