

Discours du Maire au Conseil municipal du 27 mai 2010

Le Blanc-Mesnil et les projets du Grand Paris

Mesdames, messieurs, chers collègues,

Comme vous l'avez vu dans la convocation de ce Conseil municipal, le premier point à l'ordre du jour est consacré aux projets de ce qu'il est convenu d'appeler le Grand Paris. Et plus précisément, pour ce qui nous concerne directement, sur les conséquences de ces projets pour le pôle aéroportuaire du Bourget et la ville du Blanc-Mesnil.

S'il est très utile de faire de la prospective, je tiens avant cela à aborder très brièvement quelques points d'actualité. Le premier pour vous dire que j'étais en début d'après midi avec les manifestants pour la défense des retraites. Je suis persuadé, comme un certain nombre parmi vous, que les reculs sociaux qui se préparent ne sont pas fatals et que des solutions existent.

En effet le problème du financement des retraites est pour une bonne part celui du sous emploi des jeunes et des 55-60 ans. C'est aussi celui d'imposer les revenus financiers au même taux que les salaires. Je souhaite donc avec fermeté que le Gouvernement entende l'opposition des Français et ouvre réellement un débat. L'idée de faire passer en force des décisions aussi importantes pour la vie des gens entre la coupe du monde de football et les congés estivaux n'est vraiment pas digne d'un gouvernement. Mais la messe est loin d'être dite.

Le second point que je voulais aborder est lié aux ressources des collectivités territoriales en général et des villes en particulier. Il y a une semaine très exactement, le Président de la République en personne a annoncé le gel des dotations de l'Etat aux collectivités. Il s'agit de faire participer les villes à la réduction du déficit de l'Etat. Donc de mettre en œuvre l'austérité dans les communes alors qu'elles ne sont pour rien dans le déficit de l'Etat, comme je m'en suis expliqué à plusieurs reprises ici-même. Cette décision vient à la suite d'autres décisions, comme la suppression de la taxe professionnelle, qui vont toutes dans le même sens.

Les villes assument de nombreuses responsabilités de solidarité. Mais elles assument également 75% des investissements publics. Affaiblir les collectivités territoriales, c'est affaiblir la cohésion sociale et l'efficacité des services publics locaux, c'est mettre en péril le développement économique par la baisse de la commande aux entreprises. Ce n'est certainement pas le chemin à suivre comme le soulignent de nombreux experts.

100 milliards d'euros par an, c'est ce que rapporterait une taxe sur les revenus des capitaux, si cette taxe était équivalente, ni plus ni moins, à celle qui pèse sur les salaires. Cette proposition est celle de Patrick Artus, directeur des études économiques chez Natixis, filiale financière de la Caisse d'Epargne ? Vous conviendrez que je ne vais pas chercher mes références chez mes amis les plus proches...

J'en viens aux projets du Grand Paris, mais nous y sommes déjà puisque les villes auront bien du mal à y prendre une part active si leurs moyens financiers se rabougrissent sous les coups de butoir successifs.

Je pense, par exemple, aux équipements publics nécessaires à l'accueil des milliers de logements annoncés.

UN PEU D'HISTOIRE

J'en viens au Grand Paris et aux potentialités de développement de notre territoire. Cela, nécessite sans nul doute que nous nous arrêtions quelques instants sur le contexte, le calendrier et les enjeux soulevés.

Un peu d'histoire en préalable : alors que le Conseil régional et les collectivités d'Ile-de-France, en association avec les services de l'Etat, travaillent à l'élaboration d'un projet de schéma directeur, le Président de la république prend l'initiative, à l'été 2007, lors d'une visite du site de Roissy, de lancer le débat sur le thème du Grand Paris.

Très rapidement, les outils sont mis en place. D'une part, le Secrétariat d'Etat au développement de la Région Ile-de-France avec la nomination de Christian Blanc et d'autre part le lancement de la consultation internationale sur le futur de la métropole parisienne dans l'après Kyoto à laquelle participeront 10 équipes d'architectes talentueux.

Cette dernière consultation va surtout marquer les esprits et susciter un réel enthousiasme en proposant des visions stimulantes du futur à partir des questionnements majeurs auxquels est confrontée l'agglomération parisienne.

A ce stade, et nous sommes en 2009, deux chantiers vont être lancés simultanément. Le premier porte sur un projet de loi sur le Grand Paris,

sur lequel je reviendrai ultérieurement, et, en second lieu, le lancement d'études par territoire de projets, dont le pôle du Bourget.

Notre ville est très directement concernée par cette dernière démarche. Nous avons des idées, des projets et des atouts à faire valoir. Avec les blanc-mesnilois, nous voulons être pleinement partie prenante des choix déterminant pour l'avenir de notre ville.

DES PROJETS ET DES URGENCES SOCIALES.

Le travail d'expertise et de propositions, mené par des architectes éminents, est en cours et devrait s'achever à l'été. J'ai particulièrement veillé à ce que nos concitoyens soient associés et tenus informés. Une réunion publique est d'ailleurs prévue le 10 juin prochain ici même en Mairie en présence des architectes ou de leurs collaborateurs.

L'exercice est certes passionnant. Mais il ne peut nous faire oublier le présent, l'urgence sociale qui assaille tant de familles blanc-mesniloises, le marasme économique, un chômage qui dépasse le seuil de 10 % de la population active, les salaires bloqués et les fins de mois impossibles, le délitement des services publics.

La crise violente que nous vivons exacerbe l'exigence d'une lutte résolue et immédiate contre les inégalités sociales et non ce plan de super austérité que nous concocte le gouvernement pour l'immédiat et les années à venir.

Pour combattre résolument le chômage, il faut très vite mettre en oeuvre une politique de relance d'ampleur misant notamment sur

l'investissement public, le développement des filières technologiques et industrielles telles que l'aéronautique et toutes les activités qui lui sont liées sur la chaussée aéroportuaire entre le Bourget et Roissy. J'y ajoute, en raison de l'actualité, une politique du crédit, nationale et européenne, favorisant l'emploi, les dépenses de formation et recherche au détriment des placements financiers parasites.

Urgence encore dans le domaine du logement. Le manque pour la seule Ile-de-France est estimé actuellement à 280 000 logements. Peut-on s'en remettre à la main invisible du marché pour répondre aux besoins, comme semble le suggérer C. Blanc et le gouvernement qui a, d'ailleurs, décidé de ne plus inscrire de crédits pour la construction de logements sociaux en 2011 ?

Et je pourrai ainsi multiplier les exemples avec le service public de transport, comme l'urgence en ce qui concerne le RER B, les suppressions de postes dans l'Education Nationale, dans la santé et dans la Police Nationale.

Faut-il le répéter, le credo présidentiel est aujourd'hui de tailler à coup de hache dans les dépenses publiques et de protection sociale, asphyxier les collectivités locales pour satisfaire aux exigences des marchés financiers et spéculatifs. Et le gouvernement s'y emploie avec vigueur.

Dans un tel contexte, les questions du Grand Paris peuvent paraître bien lointaines. Et pourtant c'est dans ce contexte que se feront des choix très prochainement, que se prendront des décisions susceptibles d'engager l'avenir.

Je n'ai aucune illusion sur les orientations fondamentales à partir desquelles le pouvoir a élaboré son projet.

DANS UN ESPRIT CONSTRUCTIF

Néanmoins, les ambitions affichées, les débats issus des travaux des dix équipes d'architectes ont laissé des traces dans l'opinion. De vrais espoirs, des envies se font jour.

Nous devons aller à leur rencontre, mobiliser les intelligences, les énergies pour peser ensemble en faveur de projets d'avenir au diapason de nos aspirations et des possibilités de notre temps.

C'est dans cet état d'esprit que je participe, aux côtés de mes collègues Maires de Drancy, Le Bourget, Dugny, La Courneuve, Gonesse et Bonneuil, avec le Département de la Seine-Saint-Denis, l'EPA Plaine de France ainsi que de nombreux partenaires présents sur la zone aéroportuaire du Bourget, aux études en cours pilotées par Christian De Portzamparc, Roland Castro et Jean-Marie Duthilleul.

Enfin pour être complet, je me dois de citer l'Atelier Parisien d'Urbanisme qui s'est vu confié une mission de coordination. Je rappelle que l'APUR est dirigé par François Rol-Tanguy, que nous avons eu l'occasion de rencontrer et d'apprécier lors d'un premier débat public sur le Grand Paris, ici au Blanc-Mesnil l'an dernier.

Comme je vous l'ai dit, ces études prendront fin à l'été. J'ai cependant souhaité vous communiquer le compte rendu, sur table, du second comité de pilotage que m'a transmis Vincent Capo-Canellas, maire du

Bourget. Il rend compte de la démarche engagée par les architectes, de leurs hypothèses et questionnements. L'ensemble devra être encore peaufiné puis validé par les partenaires ; ce qui explique, par ailleurs, l'absence de rendu papier des esquisses mises en débats. J'insiste sur un point. Ce compte rendu ne vaut pas engagement. Il est une photographie des réflexions et hypothèses à un instant donné. Il me semblait utile de vous le communiquer afin de nourrir votre propre réflexion.

Le climat de travail est, je dois dire, excellent. J'apprécie beaucoup l'aptitude de ces femmes et hommes de l'art à être à l'écoute des élus de terrain que nous sommes. Les échanges sont très enrichissants.

Le résultat de ces études, sur lesquelles nous prendrons naturellement position, sera versé au titre des orientations des collectivités locales sur la table des négociations avec l'Etat dans la perspective d'un éventuel contrat de développement territorial dans les 18 mois suivant le décret fixant le tracé du réseau de métro automatique « Grand Paris »

L'ENJEU DES TRANSPORTS

Ce qui nous renvoie donc au projet de loi sur le « Grand Paris ». Malgré le choix d'une procédure accélérée, le débat au parlement a été très vif et s'est traduit par certaines avancées. Enfin, le passage en commission paritaire mixte a donné lieu à de laborieux compromis.

Ainsi, le projet « Arc Express » retrouve toute sa légitimité et une enquête publique, sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public sera bien engagée en parallèle de celle portant sur le projet de

métro automatique, dont le financement reste, par contre toujours aussi nébuleux.

La possibilité dévolue à la Société du Grand Paris, c'est-à-dire l'Etat de conduire de son propre chef des opérations d'aménagement, fixé dans un périmètre de 1,5 kilomètres autour des gares à l'origine, est réduit à un rayon de 250 mètres après le passage au Sénat, puis élargi à 400m par la commission mixte paritaire.

Enfin, le droit de perception par la société du Grand Paris d'une taxe sur les plus-values foncières et immobilières dans un rayon de 800 mètres autour des gares a été élargie à l'ensemble des projets de transports collectifs réalisés par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Ce qui a pu ainsi être obtenu dans le cadre de la bataille parlementaire ne modifie en rien les critiques majeures émises à l'encontre de ce texte.

Il y a bien sûr son autoritarisme, la remise en cause des acquis de la décentralisation qu'il implique, et surtout une vision gouvernementale du devenir de la métropole francilienne nourrie de bout en bout par la logique libérale de concurrence entre les hommes et les territoires.

Leur choix est celui d'un espace métropolitain organisé autour de quelques gisements de compétitivité, ces fameux clusters et centres d'affaires, reliés entre eux par un métro automatique qui traversera notre région en ignorant de larges pans de ses territoires.

Le vernis d'ambition du projet de Christian Blanc commence à craquer. Ainsi, ce ne sont plus 1 million d'emplois qui pourraient être créés dans

les vingt prochaines années, mais sensiblement moins selon de dernières estimations divulguées dans la presse. Même déconvenue en ce qui concerne le trafic passagers du futur métro automatique.

LE PROJET DE METRO AUTOMATIQUE

Mais quelle que soit notre appréciation, ce texte aura demain force de loi. Et nous abordons une nouvelle étape. L'enquête publique sur le métro automatique débutera à l'automne pour une décision finale courant 2011.

Viendra ensuite le temps de se positionner, comme je vous l'ai dit, sur un éventuel contrat de développement territorial avec l'Etat.

Pour obtenir la réalisation de projets répondant aux aspirations de nos concitoyens, ce sera donc un combat constant et de longue haleine. Mais ce n'est pas cela qui nous effraie.

Nous savons d'expérience qu'ici, en Seine-Saint-Denis, rien n'est jamais acquis d'avance, et encore moins dans la facilité. Il nous faut toujours rassembler et nous battre avec ténacité.

C'est vrai si nous voulons obtenir une desserte métro que nous revendiquons de longue date.

C'est également vrai lorsqu'il s'est agi de valoriser le pôle aéroportuaire en proposant la transformation du Musée de l'Air et de l'Espace en une ambitieuse Cité de l'Air et de l'Espace ou enfin de peser en faveur d'un lycée entièrement dédié aux technologies et aux métiers de l'aérien.

Ces projets, auxquels j'ajoute un traitement total ou partiel de l'A1 ; je compte bien continuer à les porter avec l'appui de la population.

Permettez-moi de m'arrêter quelques instants sur la question du métro automatique. Elle est au cœur du projet gouvernemental. Vous avez à disposition une carte de ce projet. Sachez qu'elle n'est plus exacte car le tracé évolue.

Combien de gares ? 40 si l'on en croit les propos de C. Blanc, c'est-à-dire une gare tous les 4 à 5 Kilomètres en moyenne. C'est trop peu pour assurer une desserte efficace de l'espace métropolitain. Comment dès lors s'étonner des résultats des récentes estimations de fréquentation?

Autant de questions auxquelles il faudra répondre rapidement car le tracé final sera connu au plus tard en 2011.

POUR LA DESSERTE DU BLANC-MESNIL

C'est pourquoi, et vous le savez, j'ai pris position en faveur d'une desserte de qualité avec deux gares du métro automatique, la première, dans la zone aéroportuaire, à proximité du Musée de l'Air et de l'Espace, et une deuxième, Avenue de la Division Leclerc, au Blanc-Mesnil.

Le choix de la première s'impose comme une évidence et je ne m'appesantit pas à son sujet.

La seconde, sur la branche reliant la plate-forme du Bourget à la Cité universitaire Descartes à Champs sur Marne et Noisy-le-Grand,

desservirait tout à la fois la cité des Tilleuls, le secteur du Coudray et notre cœur de ville. Ce serait donc un puissant levier de désenclavement et de développement pour notre commune.

Cette proposition que je porte commence à faire son chemin, et je m'en réjouis. Elle apparaît dans les schémas les plus récents émanant des réflexions des architectes et des urbanistes. Sa localisation précise appelle des concertations locales et des études.

Néanmoins, ce consensus des urbanistes autour du principe d'implantation d'une gare au Blanc-Mesnil mérite d'être souligné. C'est un solide point d'appui pour nos batailles à venir, car bien sûr rien n'est gagné.

Je suis d'ailleurs en contact avec les maires des Villes traversées par cette branche du réseau Grand Paris. Sont en effet concernés, outre notre ville, Aulnay-sous-Bois, Sevran, Livry-Gargan, Clichy-sous-Bois, Montfermeil, et Champs-sur-Marne ; c'est dire la dimension emblématique de ce tronçon en termes de réduction des déséquilibres territoriaux et de valorisation des atouts de cette partie de notre espace métropolitain.

RN 2 : L'AXE STRATEGIQUE

Nous voulons oeuvrer ensemble à une desserte de qualité et nous considérons que la réalisation de ce tronçon est tout aussi prioritaire que peuvent l'être ceux reliant la Défense à Roissy ou Paris au plateau de Saclay.

Je vais maintenant, tracer les grandes lignes de la réflexion des architectes telle qu'elles ressortent des réunions de travail, en sachant qu'il ne s'agit que de propositions. Je m'en tiendrai à ce qui concerne directement Le Blanc-Mesnil, puisqu'il ne me revient pas de faire état des projets sur les autres villes. C'est de la responsabilité de chacun des maires.

En premier lieu, je veux souligner le rôle majeur de la RN 2 en tant qu'axe autour duquel s'organisera la fonction de porte d'entrée du futur Grand Paris.

La façade est et sud de la plate forme aéroportuaire pourrait être sensiblement transformé pour rassembler les activités actuelles (PEX et autres) et les fonctions futures autour d'un pôle tertiaire et d'un équipement culturel important sur les thèmes de l'Air et de l'Espace.

Un carrefour Lindberg profondément remanié constituerait le premier signal fort de la porte nord du Grand Paris

Le potentiel de développement devrait se diffuser vers la façade blanc-mesniloise jusqu'à la zone de la Molette dont la régénération, avec une dominante économique, sera étudiée. Je souhaite travailler sur ce sujet en étroite concertation avec le maire du Bourget.

La valorisation de la façade RN 2 s'entend, y compris la métamorphose du secteur de l'Abbé Niort, en véritable entrée de ville ainsi qu'un traitement approprié des pénétrantes reliant notre centre ville à la RN 2. Je pense notamment à l'Avenue des martyrs de la déportation qui conduit au centre ville.

Le second « moment fort » de la future entrée du Grand Paris se situe à la hauteur de la gare RER B du Bourget qui pourrait se voir investi d'une fonction majeure de grand pôle intermodal, sans doute l'un des plus importants d'Ile-de-France, associant le RER B, la tangentielle nord, le réseau Grand Paris, la ligne 7 prolongée et les diverses lignes du réseau bus.

Le traitement architecturale et urbanistique est naturellement du ressort de la ville du Bourget mais le fonctionnement de cette gare intermodale concerne toutes les villes environnantes.

Je souhaiterai que nous confirmions ensemble ce soir notre attention à ce qui se dessine le long de la RN 2 et à ses marges de développement.

Si l'essor économique, l'emploi, la formation sont au cœur de nos préoccupations, nous serons également vigilants sur la question du logement, de sa diversité pour satisfaire les besoins de parcours résidentiel des Blanc-mesnilois.

LE CHOIX DU DEVELOPPEMENT ET DE LA DEMOCRATIE

Je le réaffirme ce soir, mon choix est celui d'une politique d'aménagement urbain maîtrisée et soucieuse du bien-être de nos concitoyens. Nous nous refusons à voir la spéculation foncière et immobilière ravager nos quartiers et rejeter toujours plus loin les populations modestes. Le choix est de tout faire pour que celles et ceux qui vivent ici y vivent mieux.

Il nous faudra trouver les équilibres nécessaires entre la construction de logement, y compris du logement social, les investissements publics de proximité que cela suppose et enfin notre attention à une densification raisonnée et maîtrisée pour satisfaire aux enjeux de préservation de notre planète.

Il va de soi que raisonner à 5 ou 10 ans, et plus encore, impose la prise en compte des normes de construction les plus exigeantes, tant pour le logement que le développement économique.

C'est pourquoi, je juge essentiel que les collectivités locales et les villes en particulier conservent toutes leurs compétences en matière d'aménagement et d'urbanisme.

Comme vous le constatez, ce ne sont encore que des pistes, des approches qui appellent des approfondissements. Les enjeux sont, chacun en est conscient, importants pour le devenir de notre ville.

Soyez assurés que toutes vos remarques ou contributions émises aujourd'hui ou que vous pourriez me transmettre ultérieurement seront naturellement versées au débat. Au même titre d'ailleurs que les appréciations ou opinions qui s'exprimeront le 10 juin prochain.

Car, c'est aussi l'enjeu de la démocratie qui est posée. On ne peut concevoir l'avenir de notre ville sans une intervention des citoyens et des habitants en général. La réunion publique du 10 juin répond à cette exigence. Ce sera une nouvelle étape qui en appellera d'autres, notamment au moment de l'ouverture de l'enquête publique à laquelle l'Etat est tenu de se soumettre.

Répondre aux urgences sociales d'aujourd'hui et travailler à construire l'avenir du Blanc-Mesnil n'est pas contradictoire. Nous y engageons les mêmes valeurs de solidarité, de dynamisme, d'inventivité et de démocratie. Pour et avec les Blanc-mesnilois, pour la place du Blanc-Mesnil qui a des atouts à faire valoir dans la perspective d'un développement équilibré de l'agglomération francilienne.

C'est donc un processus de réflexion et de construction que je vous propose de confirmer. Nous ne disposons pas de tous les leviers d'intervention, loin s'en faut, mais nous devons mobiliser toutes nos énergies, y compris en partenariat avec d'autres collectivités territoriales, pour que l'avenir soit celui que nous choisirons démocratiquement avec nos concitoyens. Je vous remercie de votre attention.