



**Cabinet de la Ministre de l'Égalité des territoires
et du Logement**

Paris, le 26 mai 2012

Seul le prononcé fait foi

DISCOURS

de Cécile DUFLOT

Mesdames et Messieurs les Parlementaires
Monsieur le Président du Conseil régional
Messieurs les Présidents de Conseil général
Monsieur le Président du Conseil de Surveillance
Monsieur le Président du Conseil Stratégique
Monsieur le Président du Directoire,
Monsieur le Préfet de région,

C'est pour moi un plaisir - tout particulier et personnel – que de procéder aujourd'hui à l'inauguration de l'exposition « Architecture et Design des gares du Grand Paris ». L'urbaniste que je suis de formation est particulièrement sensible à l'objet bien plus politique qu'anecdotique de cette exposition. L'usagère quotidienne des transports en commun sait combien la forme d'une gare peut être synonyme de simplicité ou de lourdeur de quotidien pour le passager.

Une gare ce n'est pas un objet sans âmes. C'est un lieu commun au sens le plus classique et le plus simple, c'est-à-dire un lieu du quotidien. C'est un lieu de passage, un lieu de rencontre. Un point qui recouvre la banalité dans ses moments les plus heureux comme les plus pénibles. Mais une gare, c'est aussi en soi une invitation au voyage, une ouverture à la mobilité, à pouvoir aller voir ailleurs. En quelque sorte, une fenêtre ouverte sur le monde.

La gare comme lieu peut être au choix synonyme d'aliénation au quotidien, comme un lieu d'émancipation parce qu'il ouvre à chacun une fenêtre sur la mobilité. Elle peut être vécue comme une contrainte ou au contraire comme une solution.

Alors les gares dont nous présentons ici les formes sont peut-être en elles-mêmes une belle synthèse du projet qui nous attend. Elles doivent répondre à cet étrange paradoxe, mais question ô combien politique : être l'utile à l'urgence du temps présent, comme apporter des réponses à notre avenir.

Dans le projet de réseau de transport automatique, Grand Paris Express, les gares se trouvent au cœur même de nos cartes. Elles seront au nombre de 72 sur un réseau long de 175 kilomètres. En somme, elles donneront sa forme à la métropole de demain.

Ce ne sera pas la première fois. La première gare de Paris, que l'on appelle aujourd'hui la Gare Saint-Lazare, vit le jour il y a maintenant 175 ans, on l'appelait alors l'embarcadère des chemins de fers. Sous la IIIe République, le gouvernement avait mis un point d'honneur à ce que les gares prennent la forme de Palais du quotidien pour la République. Elles se devaient d'être majestueuses et emblématiques. Elles ne devaient pas simplement servir les trains, mais d'abord pouvoir servir les gens. Près de deux siècles plus tard, l'obligation reste la même.

C'est pourquoi, l'initiative de la Société du Grand Paris et l'exposition qui nous occupe aujourd'hui mérite d'être à la fois soulignée et saluée. Vous avez choisi de donner à ces 72 gares, un même esprit à travers une charte d'architecture et du design comme en sont dotées les gares les plus modernes, les plus performantes et les plus belles du monde. Chaque gare sera ainsi amenée à être pensée non pas en elle-même, mais comme un lien, un point d'attache et d'ancrage avec le territoire qu'elle dessert. C'est de là qu'émergeront les « rhizomes métropolitains » que l'atelier Portzamparc avait si bien analysés, à la suite des théories visionnaires de l'écologiste Felix Guattari.

Chacun des projets qui ici ont été remis et que vous découvrirez méritent d'être salué et admiré. Ils sont d'une qualité remarquable. Je tiens à féliciter particulièrement le lauréat Jacques FERRIER, qui a su séduire avec son concept d'une « gare sensuelle » à la suite de ses travaux lors de l'exposition universelle de Shanghai. Il a ainsi pris le temps de proposer une vision qui sort le métro de l'engouffrement, de l'enfouissement. Le réseau ne doit pas échapper à la ville, encore moins s'opposer à la vie publique. La gare doit entrer et se conjuguer avec l'espace bâti et forger une forme de parcours continu entre la gare et la ville, espace public où s'expérimentent de nouvelles façons d'être ensemble. En somme, son projet ne fait pas de la gare seulement un espace conçu, il s'attache à en faire un espace vécu. Il met ainsi l'humain et le quotidien au cœur de ce projet d'architecture.

La gare et le quartier qui l'entoure ne doivent être ni des lieux isolés, ni de simples lieux d'excellences. Ils doivent s'inscrire pleinement dans une vision de la ville qui remplit tout son rôle et toutes ses missions, et non pas être au service d'activités et de bâtiments identiques et uniformes forgés par les seuls intérêts du marché. Elles doivent être des lieux de vies, où l'on trouve à se loger, à vivre et à travailler.

La mission de Jacques FERRIER ne fait que commencer. Tout au long de son travail avec la Société du Grand Paris, je l'inviterais à être attentif aux treize recommandations sur les gares formulées par l'Atelier International du Grand Paris, sur les gares pour que ce projet se marie

avec la forme que prendra demain le territoire, mais aussi avec les 350 gares qui existent aujourd'hui.

Car même les gares les plus belles, même le réseau de transport le mieux conçu et le mieux théorisé ne peut résumer à lui seul un territoire et ses habitants. L'histoire nous a montré que ce sont d'abord les habitants qui donnent vie et forme à un territoire, et non pas les grands bâtisseurs quels que soient leurs talents et la beauté de leur vision.

Les métropoles du monde entier ne se dessinent plus seulement sur des cartes ou par des schémas. Elles ne se résument pas seulement par des grands projets ou de beaux tracés. Elles trouvent leur chair et leur sens dans la vie des habitants qui la construisent chaque jour.

C'est le sens qu'a voulu donner le Président de la République à la feuille de route qui est la mienne.

Remettre au cœur du projet républicain, les territoires, mais en faisant franchir un nouveau cap aux politiques publiques du territoire. Le temps de l'aménagement centralisé est révolu. A l'heure de la décentralisation, le rôle des politiques publiques est d'écouter et de concerter, de servir ensemble les habitants et leurs élus locaux. Mais le rôle des politiques, c'est aussi d'arbitrer et de décider, en somme de fixer un cap et de préciser un projet : celui du gouvernement est clair, c'est l'Egalité. Voici pourquoi nous réunissons l'aménagement du territoire, la politique de la ville, l'espace rural, la rénovation thermique, le logement, l'urbanisme, la construction et bien sur : le Grand Paris.

Bien qu'ayant peut-être suscité l'inquiétude de certains, le sens de ma mission concernant le Grand Paris est clair et simple. Sa place est au cœur de ses territoires, car le projet du Grand Paris ne peut se résumer à un projet de transports, mais traverse toutes les dimensions de la mission que m'a confiée le Président de la République.

L'Egalité des Territoires elle est attendue dans la région capitale et en Ile-de-France.

L'égalité des territoires, c'est d'abord une vision de l'aménagement parfois lointaine de certains de mes prédécesseurs. On ne peut considérer qu'il suffirait pour répondre aux attentes de douze millions de franciliens de relier entre eux des pôles d'excellence, au seul titre de leur attractivité économique et pour une plaquette de marketing territorial. Bien sûr l'emploi doit être au cœur de nos préoccupations. Mais le premier emploi qui nous soucie, c'est celui des franciliens pour qui nous voulons un quotidien plus aisé, plus facile. A rebours d'une vision qui passerait outre les habitants, il nous faut penser les complémentarités, les équilibres économiques, sociaux, culturels, urbains, écologiques, dans une métropole répartie et innovante. Une métropole qui mise sur la solidarité et l'invention, plutôt que sur la compétition et l'égoïsme. Le Grand Paris n'aurait pas de sens, s'il se construisait pour ses concurrents, plutôt que pour ses habitants. Le Grand Paris ça ne pourra pas être Dubaï sur Seine.

L'égalité des territoires, c'est répondre au besoin pressant de logement, tant les habitants nous en demandent dans la région capitale. Les engagements du Président sont clairs en

matière de logement et il a dressé une feuille de route nationale, avec de nombreux impératifs. Mais c'est dans la région capitale que l'urgence de ces nouvelles politiques se pose de la manière la plus évidente et la plus urgente.

C'est ici que l'encadrement des loyers qui s'appliquera dans quelques mois est impératif.

C'est ici qu'il nous faudra bâtir, qu'il nous faudra construire.

C'est ici qu'il faudra mettre un terme aux passoires énergétiques si nombreuses.

C'est ici qu'il nous faudra aussi mobiliser le foncier pour que les collectivités puissent construire le plus de logement social.

C'est ici qu'il nous faudra appuyer et soutenir les efforts engagés par les collectivités locales. Et que les choses soient claires, il ne pourra y avoir ici de donneurs de leçons qui ne sont pas engagés dans ce projet d'ambition nationale. L'Etat sait faire la différence entre une collectivité qui donne les moyens au logement et à la mixité sociale. Il sait faire la différence entre un maire bâtisseur et un maire qui se détourne de ses obligations.

L'égalité des territoires, dans la région capitale, c'est le souci permanent de l'écoute et de la démocratie. L'Etat ne sera pas là pour dicter ou pour décider d'une conduite, mais bien pour accompagner et pour soutenir la volonté des collectivités locales, de leurs élus et de leurs politiques. Les outils que nous allons bâtir ensemble doivent être autant de moyens au service des praticiens quotidiens de l'Ile de France. L'Etat que nous voulons, ce n'est pas un retour de l'Etat roi des siècles derniers, de l'Etat centralisé qui décide de tout, mais accomplit peu. Nous voulons un Etat stratège qui pense les temps présents et les choix à venir.

Les priorités du gouvernement sont connues.

Des richesses mieux distribuées entre les territoires avec péréquation juste et équitable entre les territoires.

Des territoires aux compétences mieux partagées avec une décentralisation plus harmonieuse et plus avancée, qui verra le jour avec l'Acte III engagé par Marylise LEBRANCHU, Ministre de la Réforme de l'Etat, de la Décentralisation et de la Fonction Publique.

Des territoires qui s'organisent au plus près des habitants et non pas en opposition entre les décideurs. Les contrats de développement territoriaux devront donc être pleinement articulés avec le Schéma Directeur de la Région Ile de France. Je sais que Monsieur le Préfet de Région, y est particulièrement attaché et attentif.

Ne nous leurrions pas, le projet d'une gouvernance plus équilibrée et plus efficace de la région capitale est un des projets les plus courageux, mais aussi des plus ambitieux à mener. Le gouvernement le prendra à bras le corps. Cette tâche je ne la mènerais non pas seule mais en constante harmonie et en préoccupation commune avec mes collègues Marylise LEBRANCHU et le Ministre de l'Intérieur, Manuel VALLS.

Mais si la gouvernance est essentielle, elle ne répondra pas à tous les enjeux. Elle est une nécessité mais elle ne peut pas être un préalable. En somme, si nous voulons nous dire les choses clairement, il nous faudra avancer sur la gouvernance, mais elle ne peut être une hypothèque sur l'ambitieuse nécessité d'un projet de transports que de nombreux franciliens

attendent. Le gouvernement ne conçoit pas d'avancer sur la forme que prendra demain la région capitale, sans mettre le projet de transport au cœur de ces ambitions.

Ce tracé sur lequel vous vous êtes accordés, dresse une ambition et une volonté. Mais il ne peut avoir de sens que s'il vise d'abord à répondre aux attentes des élus, à l'équilibre des territoires et à l'ensemble des habitants de la Région capitale. Aucun d'entre nous ne pourra inviter un citoyen qui fait face chaque jour aux difficultés du RER et des transports franciliens à prendre son mal en patience pour les 25 ans à venir. Je ne souhaite ni opposer aujourd'hui à demain, ni l'avenir au quotidien, mais au contraire mener de front ces deux chantiers avec une seule volonté : répondre aux citoyens.

Le projet devra répondre aux objectifs de transition écologique qui sont les nôtres. Il doit préserver les espaces de respiration qui sont notre patrimoine naturel, notamment les terres agricoles de proximité. Il doit avoir comme objectif permanent que la ville consomme moins mais consomme mieux. La ville doit donc être le premier lieu qui s'attaque au dérèglement climatique et non pas le premier producteur d'émissions néfastes. Elle doit donner à ses habitants une pleine mobilité, sans les rendre dépendants de leur automobile. Ainsi, ce projet doit être utile pour que l'amélioration du quotidien ne rime pas avec une expansion sans limites, qui viendrait obérer les possibilités d'un avenir soutenable pour la métropole.

Comme l'a annoncé le Président de la République, le gouvernement souhaite maintenir et poursuivre le projet du Grand Paris Express. Mais il souhaite le réconcilier avec le projet d'égalité des territoires. En devenant Ministre du Grand Paris, je suis devenue dépositaire de ce succès. J'ai toujours considéré que le Grand Paris Express pouvait être un beau et un grand projet, pour peu qu'il se montre lui-même toujours plus attentif aux préoccupations des élus, à l'équilibre des territoires, au sort des habitants et aux urgences qui nous attendent.

Pour réussir et être efficaces, les artisans de la Société du Grand Paris peuvent être assurés de ma confiance. Le Président du Directoire Etienne Guyot a su montrer son talent et sa dextérité pour concilier les oppositions. Je le remercie de s'être mis à la disposition du gouvernement dès le premier jour.

Le 5 Juillet prochain se réunira le Conseil de Surveillance de la Société du Grand Paris. Le déroulement des enquêtes publiques y sera précisé, afin d'associer pleinement les citoyens. Je recevrai d'ici là, l'ensemble des présidents des conseils généraux, le Président du Conseil Régional, le Maire de Paris, les représentants de Paris Métropole pour entendre les conditions qu'ils voient à la meilleure réussite du projet.

Le gouvernement, défendra, lui trois exigences.

Tout d'abord une exigence de priorité. Tout ne pourra pas se faire tout de suite, ni en même temps. Face aux contraintes budgétaires, si nous voulons passer aux actes, il nous faudra fixer des échéances. Plutôt que des effets d'annonces, je souhaite être la Ministre des résultats concrets.

Ensuite, une exigence de proximité. A chaque fois que nous identifierions des priorités, celles-ci devront se justifier par le souci de répondre à l'urgence, au quotidien et aux besoins des habitants. Cela fait trop longtemps que l'Ile de France n'a pas vu la qualité de ses transports améliorée. Les besoins sont immenses. A nous de les satisfaire.

Enfin, une exigence d'efficacité. Aucune contrainte administrative, aucun prétexte d'organisation ne doit contrarier notre obligation de résultat. Partout, les élus devront être mieux représentés et plus nombreux. Partout, les citoyens devront être plus écoutés et mieux entendus. Mais l'heure n'est pas au big-bang institutionnel. La responsabilité est aujourd'hui celle des opérateurs et de la puissance publique qui ne doivent plus chercher des excuses mais apporter des solutions. C'est le mandat que leur donne le gouvernement et c'est l'esprit dans lequel je travaille avec M. Frédéric CUVILLIER, Ministre des Transports.

Mesdames, Messieurs,

Vous l'avez compris la volonté du gouvernement est claire : le Grand Paris doit être utile.

Il doit être utile aux usagers des transports qui ne supportent plus les difficultés du quotidien.

Il doit être utile pour rapprocher le lieu de travail et le lieu d'habitation et pour créer de nouveaux emplois.

Il doit être utile pour fonder une métropole soutenable

Il doit être utile pour désenclaver, ressouder, réconcilier les territoires.

Il doit être utile pour préparer la métropole du 21^e siècle attractive, innovante et solidaire.

Il doit être utile pour réussir aujourd'hui et pour préparer demain.

En un mot. Hier comme aujourd'hui, aujourd'hui comme hier et demain comme aujourd'hui le Grand Paris doit être celui de ses habitants.

Je vous remercie.