



**PREMIER
MINISTRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Service Communication

Hôtel de Matignon, le 8 novembre 2021

Discours de M. Jean CASTEX, Premier ministre

Comité stratégique de la Société du Grand Paris

Gennevilliers

Lundi 8 novembre 2021

Seul le prononcé fait foi

Madame la ministre, chère Emmanuelle,
Monsieur le maire de Gennevilliers, merci de nous accueillir ici dans votre théâtre,
Mesdames et Messieurs les parlementaires,
Mesdames et Messieurs les présidents de Conseils départementaux,
Monsieur le président de la Métropole du Grand Paris, cher Patrick,
Mesdames et Messieurs les maires,
Monsieur le préfet d'Île-de-France,
Mesdames et Messieurs les préfets,
Monsieur le président du directoire de la Société du Grand Paris,
Madame la directrice générale de la RATP,
Mesdames et Messieurs,

M'exprimant devant vous ce matin, je sais, m'adressant aux élus de la région capitale, toute l'importance du sujet qui nous réunit.

Sans doute traitons-nous en effet du projet le plus ambitieux et le plus structurant de ce début du XXIème siècle et il nous faut remonter au début des années 60, à la volonté du Général DE GAULLE, portée par Paul DELOUVRIER, voire aux grands travaux du Baron HAUSSMANN, pour trouver

des précédents à la hauteur de cet aménagement majeur qu'est le grand chantier du Grand Paris Express.

C'est, bien sûr, un immense plan de développement des transports franciliens, à la fois prolongement massif et impérieux d'un existant saturé et incarnation d'une vision nouvelle de l'aménagement de la région, où la liaison banlieue-banlieue trouve enfin toute sa juste place. Mais – et vous le savez parfaitement – c'est aussi un formidable outil pour asseoir, conforter, le développement économique, social, urbain, environnemental de l'Ile-de-France, et pour l'asseoir, si nous en avons la volonté commune et que nous nous en donnons les moyens, sur des bases renouvelées. « Le grand Paris est un projet urbain », affirmait dès ses premiers mots la loi fondatrice de 2010.

En particulier, je le dis d'emblée, pour concourir, avec bien sûr d'autres leviers, à traiter le problème du logement, qui est sans doute l'un des plus importants auxquels les habitantes et les habitants de cette région sont et seront confrontés.

L'enjeu qui nous rassemble, c'est donc celui de dessiner une véritable ambition commune pour la première métropole de France et aujourd'hui de l'Union européenne. Le Grand Paris dépasse en effet de loin le seul enjeu régional, car, et c'est vous le savez une spécificité française, la capitale de la France a toujours engagé la Nation. Cet enjeu national, international, du Grand Paris ne peut se concevoir sans que soient pris en compte les enjeux locaux, à l'échelle des territoires, des quartiers, donc de vos communes. D'où l'importance de ce Comité stratégique.

Oui, par son caractère englobant et prospectif, c'est bien un vrai projet politique que nous mettons en œuvre, et il n'appartient qu'à nous qu'il soit le plus ambitieux et le plus exemplaire possible.

Bien sûr, les difficultés et les obstacles de tous ordres ne manquent pas et, de ce point de vue, les temps des époques d'HAUSSMANN et même de DELOUVRIER sont bel et bien révolus.

Sans doute s'embarrait-on moins des détails en ces temps-là.

Cela signifie que nous devons faire davantage évoluer nos méthodes, en associant de plus en plus et à toutes les phases de chacun des objets les habitants et la société civile.

Cela signifie que nous devons intégrer dans nos choix et dans nos décisions un nombre de paramètres et d'impacts plus nombreux, plus diffus, autant sociétaux que strictement économiques.

Cela signifie aussi que nous devons et devons davantage encore adapter notre réglementation, c'est un message pour l'État, en particulier pour que la marche et le calendrier des projets ne puissent être impactés ou retardés que par de véritables motifs de fond et non par de simples questions de forme ou de procédure non substantielles.

Ce Grand Paris Express, dans toutes ses dimensions, par ses objectifs, par son ampleur, par ses impacts, par le formidable potentiel qu'il représente, je dois vous dire que, comme vous, il me passionne depuis son origine.

Je l'ai suivi à l'Élysée entre 2010 et 2012, en qualité de Secrétaire Général adjoint du Président Nicolas SARKOZY, initiateur de ce projet visionnaire, auquel vous me permettez de rendre un hommage appuyé. Et d'y associer Christian BLANC, dont l'énergie et le talent ne furent pas de trop pour le porter sur les fonds baptismaux.

Je m'y suis évidemment intéressé de près lorsque je suis devenu, en 2017, délégué interministériel au JOP Paris 2024, beaucoup d'entre vous ici présents s'en souviennent.

Et évidemment, devenu Premier ministre du Président Emmanuel MACRON, j'attache une importance toute particulière aux conditions d'exécution de ce projet et je veille à ce que l'ambition qui doit être la sienne soit préservée et prolongée.

J'ai notamment fait évoluer la gouvernance en proposant au Président de la République que Jean-François MONTEILS assure la présidence du directoire de la Société du Grand Paris, ce qu'il fait depuis plusieurs mois avec, je le crois, conviction et efficacité et je l'en félicite publiquement devant vous, ainsi que toutes les équipes de la Société du Grand Paris que nous avons renforcées pour leur permettre d'être au rendez-vous de leurs missions.

Je vois régulièrement et personnellement M. MONTEILS pour lui faire part des orientations de l'Etat. Et je tiens aussi à rendre hommage à l'action très utile du Président Olivier KLEIN, du Préfet de région, Marc GUILLAUME, et à celle de l'ensemble des préfets et des services de l'Etat.

Je veux bien sûr également remercier les membres des différents conseils et comités de la SGP, dont le Comité stratégique ici réuni, et ses différents présidents, avec un mot tout particulier pour Bernard GAUDUCHEAU, maire de Vanves, qui quitte aujourd'hui ses fonctions, et que je veux saluer, au nom de l'Etat, pour ce qu'il a apporté ces dernières années. Je veux aussi évidemment féliciter son successeur, Nicolas SAMSOEN, maire de Massy, ainsi que la nouvelle vice-présidente, Hélène de COMARMONT, maire de Cachan, ainsi que l'ensemble de la nouvelle équipe. Au moment de ce passage de témoin, je me plais à souligner que sur la ligne 18, le tunnelier « Céline » - chacun ici sait désormais que nos tunneliers sont toujours baptisés - a commencé la semaine dernière son parcours, qui doit le conduire bientôt chez vous à Massy, Monsieur le nouveau président. Sur la ligne 15, le tunnelier « Laurence » achève le sien, précisément demain à la gare de Vanves, Monsieur l'ancien président. Comment ne pas se réjouir de cette singulière et belle coïncidence entre la continuité des chantiers et la continuité républicaine ?

Puisque j'évoque les tunneliers, Mesdames et Messieurs, je veux évidemment vous parler d'avancement des travaux en cours et à venir.

C'est d'autant plus nécessaire que le projet Grand Paris Express a lui aussi subi les affres de la terrible crise sanitaire depuis mars 2020 et que, là comme ailleurs, nous avons dû nous adapter, faire face et prendre les décisions dictées par les circonstances, sans perdre de vue nos objectifs et nos ambitions. Et aujourd'hui, à l'instar de beaucoup d'autres projets, le Grand Paris Express concourt pleinement à la relance et la reprise économique, à la priorité donnée à l'investissement, qui sont, vous le savez, au cœur des priorités de l'action gouvernementale et de la vie de notre pays.

Le chantier du Grand Paris Express avance bien et l'horizon global de mise en service est maintenu pour 2030, soit dans moins de dix ans. C'est grâce à la mobilisation de l'ensemble des acteurs, de tout un écosystème avec des dizaines d'entreprises et plusieurs milliers de salariés, que ces objectifs de mise en service actualisés cet été et de maîtrise des coûts pourront être tenus. C'est en tout cas ce qui permet aux chantiers de tourner à plein régime ! Sur les 68 nouvelles gares du réseau projeté, 35 d'entre elles sont déjà significativement avancées. C'est un progrès colossal. Ce chantier est le chantier du siècle, et voilà que nous sommes en passe d'en avoir réalisé une bonne moitié, même si je sais comme vous comme il est difficile de faire patienter la population.

La feuille de route du 13 juillet dernier a permis de réajuster les dates de livraison selon un calendrier réaliste : la réalisation des travaux a été affectée par un certain nombre d'aléas, au premier rang desquels, je le disais, la crise sanitaire, mais aussi des problèmes géotechniques.

L'actualisation de cette feuille de route a été accompagnée d'une revue financière et de gestion. Les coûts restent maîtrisés avec un coût d'objectifs à 36 milliards d'euros (valeur 2012), et une gestion rigoureuse des risques.

L'endettement de la Société du Grand Paris reste contenu dans la durée, avec une projection ne dépassant pas les 35 milliards, et une échéance de désendettement qui restent Mesdames et Messieurs les élus conformes à ce que prévoit la loi.

Les lignes 14 Nord, 14 Sud, 15 Sud, 16 et 17 sont désormais dans des phases très actives de travaux. Sur les lignes 14 Sud et 15 Sud, c'est la quasi-intégralité du linéaire qui a été creusée. Les lignes 14 Nord, 16 et 17 sont également en plein travaux de génie civil.

Les travaux préparatoires et la préparation des marchés sont également très avancés pour les lignes 18, 15 Est et 15 Ouest, et des ajustements du projet sur les lignes 15 Est, 15 Ouest et 18 vont faire l'objet de déclarations d'utilité publique modificatives début 2022.

Je quitte à l'instant le chantier de la gare de La Courneuve – Six Routes. Ce que j'ai vu au cours de ma visite est, je dois dire, particulièrement impressionnant. Les tunneliers poursuivent leur incroyable tâche. La partie « génie civil » y est très largement visible, au point qu'à l'heure actuelle les travaux de la gare commencent à aborder la partie « aménagement » proprement dite.

Mais en la matière, vous savez comme moi à quel point le déficit d'anticipation peut conduire à des échecs, dont nous payons encore les conséquences aujourd'hui. Surtout, je me permets de le souligner, au vu des masses en présence. D'ici à 2030, ce sont en effet 32 millions de m² de construction qui sont d'ores et déjà programmés dans les quartiers de gare du Grand Paris Express, dont un million de m² sur des emprises directement maîtrisées par la Société du Grand Paris.

Dit autrement, le Grand Paris Express, qui constitue l'armature du projet, arrive désormais à un stade de son histoire où il devient indispensable de

travailler encore plus intensément ensemble sur ses impacts territoriaux les plus concrets.

Grâce aux ingénieurs et aux tunneliers, aux entreprises et aux compagnons, les gares sont en train de naître, et le Grand Paris futur d'apparaître à la surface.

Aujourd'hui, c'est donc en surface que doit se construire le Grand Paris. Et c'est là, peut-être, que ce gigantesque projet technique devient plus que jamais politique. Or l'élu local que j'ai été, et qu'au fond, je demeure, a toujours considéré que la politique commence dans les communes, au plus près des projets et de nos concitoyens.

Chacune et chacun de vous connaît l'immensité du territoire grandparisien, et la connaît d'autant mieux que vous l'incarnez. L'histoire de vos territoires n'est pas la même. Cette disparité, je devrais dire ces différences, pourraient dessiner des frontières infranchissables. Certains ont même utilisé le mot de fractures urbaines. Nous avons donc l'immense responsabilité de faire travailler en cohérence ces différences. Aujourd'hui, ces fractures ont des conséquences désastreuses sur le quotidien de millions de nos concitoyens. Je pense bien sûr aux difficultés de transports, à l'insuffisance des logements ou encore à la pollution, dont les impacts sont meurtriers, alors qu'elle ne connaît pas les frontières administratives.

Les grandes métropoles européennes et mondiales sont toutes confrontées à ces difficultés, mais toutes n'ont pas un projet comme le Grand Paris Express en cours de réalisation.

Ce projet est essentiel pour maintenir une cohésion dans une région-capitale, qui ne peut pas être, qui ne doit pas être, un conglomérat de communes désunies. Cet enjeu est essentiel pour répondre aux problèmes structurels d'une région traversée par ces contrastes.

Aujourd'hui, et c'est la raison de ma présence parmi vous, il nous faut imaginer ensemble la métropole de demain, et votre comité stratégique doit jouer un rôle majeur dans cette réflexion collective.

A cet effet, je souhaite vous inviter à partager quelques principes.

Le premier : innover, de façon à faire des quartiers et des nouvelles gares de véritables démonstrateurs de ce que sera la Ville de demain.

Je veux d'abord dire un mot des ambitions environnementales. Je tiens ainsi à rappeler – pour m'en féliciter avec vous – qu'au mois d'octobre, lors du conseil de surveillance, un nouvel objectif de réduction de 25% des émissions de gaz à effet de serre sur la phase de construction a été décidé.

En outre, des projets ambitieux en matière d'économie circulaire sont également désormais fixés, que ce soit pour la construction du réseau lui-même, que pour les projets immobiliers qui seront réalisés sur les terrains restants que la Société du Grand Paris pourra valoriser. Au moment où s'achève la COP 26, je crois qu'il faut savoir affirmer haut et fort que ce sont de tels chantiers et de telles ambitions concrètes qui prouvent la capacité de notre pays à relever positivement les défis du changement climatique. Inventer les mobilités de demain et la métropole du XXIème siècle, voilà les réponses !

C'est du reste et vous le savez la même philosophie qui imprègne, vous le savez, le projet des JOP Paris 2024 et son héritage.

Allons encore plus loin et faisons du Grand Paris un véritable projet industriel pour le secteur de la construction. Profitons de cette occasion si singulière pour développer par exemple la construction hors site, ces procédés de préfabrication permettant de bâtir plus vite, de réduire les nuisances de chantier pour le voisinage et de faire émerger des industries françaises nouvelles, en capacité de créer des emplois et de recruter de la main d'œuvre qualifiée. Avec France Relance, France 2030 et le Grand Paris Express, nous disposons de sérieux atouts pour faire émerger cette filière de la construction hors site.

L'innovation doit aussi passer par le souci constant de l'exemplarité sur la densité. Nous devons optimiser les emprises foncières de la Société du Grand Paris pour éviter le report des besoins en logements dans les périphéries et sur les terres agricoles. C'est ainsi que nous pourrons aussi contribuer à la lutte contre l'artificialisation des sols. N'oublions pas qu'un ou deux étages en moins décidés dans les années 2020 seront perdus pour plusieurs générations. Or, avec le Grand Paris, nous pouvons transformer cette densité en atout. Le cadre de vie des quartiers de gare sera en effet très attractif, doté de services de qualité, favorisant la proximité avec les lieux de travail, les commerces, offrant des espaces publics de qualité dans lesquels il sera possible de laisser une large place à la nature et au végétal.

Ne laissons pas non plus passer l'opportunité de construire des quartiers évolutifs et adaptables. Intégrons d'emblée dans la conception de ces

quartiers de gare la possibilité de changer les usages, de passer de bureaux en logements avec un nouveau modèle de construction et un nouveau modèle d'urbanisme. Il faut sortir des destinations définies dans les PLU et les permis de construire pour faciliter ces changements.

Faisons-le dès maintenant en mobilisant les emprises libérées temporairement pour y installer, en lien évidemment avec les maires, des centres d'hébergement, des résidences sociales, des résidences étudiantes dans des logements modulaires, démontables, déplaçables.

Rendons également possible, dans la durée, le changement de statut d'un logement social en logements libres ou intermédiaires.

Oui, certains des quartiers de ces nouvelles gares bien reliés vont gagner en attractivité dans dix ou vingt ans.

Alors laissons-nous du temps et facilitons la mixité sociale, en intégrant la possibilité d'attirer des classes moyennes et des ménages plus aisés.

Car, précisément, **le deuxième principe, c'est celui de la mixité.**

Le zonage et la séparation rigide des fonctions ne sont plus adaptés à une ville moderne.

Ces nouveaux quartiers construits autour de nouvelles gares devront donc être à la croisée de plusieurs « mixités » :

- La mixité fonctionnelle tout d'abord, en construisant des quartiers à la fois lieux résidentiels et lieux d'activités avec, sur le foncier libéré par la SGP et l'Etat, une répartition d'environ 60/40 entre les logements et les bureaux. Un effort plus conséquent doit être impérativement recherché sur le logement dans les territoires déjà très pourvus en immobilier tertiaire.

J'ajoute que la transformation de bureaux en logements peut accroître les possibilités de développement de l'habitat dans l'immobilier existant. Avec le développement du télétravail, les immeubles de bureaux les plus obsolètes risquent de devenir un poids financier pour les investisseurs. Alors que les années 1980 ont dépeuplé les quartiers résidentiels pour en faire des quartiers de bureaux, le Grand Paris pourrait permettre de leur redonner en quelque sorte leur vocation initiale.

- La mixité générationnelle ensuite : en logeant non seulement des familles, des couples mais aussi des étudiants et des seniors, tous attirés par les potentialités accrues des quartiers de gare.

Pour les personnes âgées en particulier, l'habitat inclusif peut permettre le maintien dans un logement tout en mutualisant les services à la personne permettant de rester autonome. Les quartiers de gare peuvent accélérer la transition vers ce nouveau modèle. C'est en tout cas notre souhait.

- Evidemment la mixité sociale : en réduisant les déséquilibres territoriaux et en mettant fin aux logiques de ghettoïsation.

Nous devons Mesdames et Messieurs les maires favoriser la production de logements sociaux dans les territoires en déficit et développer le parc locatif privé ainsi que l'accession à la propriété dans les communes disposant d'un parc social déjà conséquent.

Le troisième principe vise à rapprocher autant que possible habitat et emploi. Depuis la nouvelle gare de La Courneuve, les voyageurs pourront rejoindre l'endroit où nous nous trouvons en 9mn, quand il en faut 35 en l'état actuel du réseau. 25mn à l'aller, 25mn au retour, c'est presque 1h de gagnée chaque jour dans la vie de nos concitoyens qui vivent et travaillent ici. Nous allons ainsi améliorer les conditions de vie des travailleurs dits « de la première ligne », ces salariés du privé et agents des services publics, essentiels au fonctionnement de notre société, dont nous avons pu mesurer le rôle crucial depuis le début de la crise sanitaire.

Nous pouvons les aider en leur réservant une grande partie des logements à loyer maîtrisé qui seront construits et mis en location dans ces quartiers.

En complément des potentialités offertes par le Grand Paris Express, il est aussi nécessaire de prévoir des tiers-lieux dans la programmation des opérations d'aménagement, notamment au rez-de-chaussée des immeubles pour accroître les possibilités de télétravail et réduire encore les temps de déplacement.

Nous pouvons également accompagner vers l'emploi et la réinsertion les ménages à faibles ressources, en proposant une offre d'habitat adaptée, qu'il s'agisse de logements sociaux ou de pensions de famille, qui peuvent être un tremplin efficace pour ces ménages. J'ai d'ailleurs fixé un objectif lors du

congrès USH à Bordeaux : au moins une pension de famille dans chaque quartier de gare du Grand Paris Express.

Mesdames et Messieurs, à la réalisation de cette ambition collective que je vous propose, à la concrétisation de ces objectifs et principes structurants que je vous sou mets, l'Etat apportera bien entendu toute sa contribution.

Nous devons mettre en place une offre de **service dédiée aux collectivités territoriales avec ce que nous avons appelé un « pack Etat », réunissant la Préfecture de Région et chaque préfecture de département, la Société du Grand Paris, Grand Paris Aménagement, l'EPFIF, ainsi que les principaux partenaires de la politique du logement Madame la ministre, Action Logement, la Banque des Territoires et le secteur HLM.**

Des conventions particulièrement innovantes sont ou seront très prochainement signées entre ces différents acteurs, ouvrant la voie à des dispositifs nouveaux de coopérations techniques, de portage financier, de référentiels communs.

De même, je vous propose que soit mise en place une instance locale de coordination qui pourrait être, si le maire le souhaite, un comité de gare.

Nous pourrions installer ces instances, avec l'appui du préfet de région, comme on l'a fait tout récemment à Sevran en présence de la ministre du Logement ; ils permettront un accompagnement sur mesure avec toute la force de frappe des acteurs publics ainsi coordonnés.

C'est bien une forme renouvelée de l'action publique que je suis en train de vous proposer : des acteurs agiles et complémentaires, capables d'innover et de s'adapter, soucieux d'une coopération fluide au service des collectivités, mettant leur compétence technique et la puissance publique au sens premier du terme à l'appui des projets locaux. C'est aussi cela, la réforme de l'Etat !

Cette démarche s'inscrit du reste en parfaite cohérence avec celles engagées par la Métropole du Grand Paris, dont je salue le Président Patrick OLLIER, autour de ces nouveaux quartiers et qui a d'ailleurs donné lieu à la signature d'une convention avec la Société du Grand Paris.

Pour tenir les objectifs que je viens d'énoncer, je veux également utiliser le foncier détenu par l'Etat et la Société du Grand Paris, pour que les quartiers de gare contribuent effectivement aux rééquilibrages territoriaux nécessaires en Île-de-France.

L'idée est simple, puisqu'il s'agit d'aider notamment les communes actuellement sous les 25% de logements sociaux à réduire leur déficit. Ainsi, pour inciter les élus à construire des logements sociaux, je propose que le premier peuplement soit établi en étroite collaboration avec le maire.

Ce doit être le cas, notamment pour ce qui concerne les publics relevant du contingent Etat, de façon à favoriser, comme je le disais, le logement des travailleurs clés dans ces nouveaux quartiers. A l'inverse, pour les communes disposant d'un parc social conséquent, le Grand Paris Express doit favoriser la diversification progressive de l'habitat, grâce à un effort de production de logements intermédiaires, de logements en usufruit social ou en bail réel solidaire. Pour les autres, il sera attendu une contribution à l'accroissement de l'offre de logement abordable en Île-de-France, avec des logements sociaux et des logements intermédiaires.

Enfin, il nous faut réguler les coûts d'accès au foncier. Aussi, sur les parcelles de quartiers de gare détenues par les opérateurs de l'Etat, les cessions de charges foncières ne devront pas s'effectuer aux enchères.

Au contraire, elles devront se réaliser selon un dispositif qui encourage la qualité des projets, c'est-à-dire les exigences esthétiques et environnementales, ainsi que la qualité d'usage et la maîtrise des coûts, dans le droit fil de la démarche « Habiter la France de demain » que la ministre du Logement a pilotée ces derniers mois.

Vous le voyez donc, innovation, pragmatisme et adaptation aux réalités des territoires seront les maîtres mots de la démarche que nous engageons avec vous. Je la veux, Mesdames et Messieurs les maires, totalement partenariale.

Mesdames et Messieurs, nous avons aujourd'hui, grâce au Grand Paris Express, grâce à notre engagement à tous, l'opportunité de construire dès aujourd'hui une métropole qui concilie attractivité globale et qualité de vie locale, qui sachent attirer les talents tout en prenant soin des plus fragiles. Il est de notre devoir, commun, vis-à-vis de nos concitoyens, de vos administrés et, plus largement des générations futures, de ne pas laisser passer cette opportunité. Car nous sommes en train de poser les fondations du transport, de l'habitat et du travail, pas seulement pour demain, mais pour le siècle à venir. C'est une responsabilité immense à laquelle je vous sais pleinement mobilisés, mais c'est aussi Mesdames et Messieurs les maires un défi passionnant plus que jamais au cœur de notre pacte républicain.

Je vous remercie.