

Conférence de presse du Grand Orly

Discours de M. Christian HERVY,

Président de l'Association des communes et communautés du Grand Orly

Salle Libert BOU de la Semmaris – jeudi 10 juillet 2014

(seul le prononcé fait foi)

Mesdames et messieurs les journalistes,
Mesdames et messieurs les invités,
Chers collègues,

Au nom de l'Association du Grand Orly, et avec les collègues qui m'entourent, Christine Janodet comme maire d'Orly et Robin Reda comme Président de la CALPE, je vous souhaite la bienvenue dans les salons que la Semmaris a bien voulu mettre à notre disposition, et j'en remercie son Président M.Stéphane Layani, grâce à qui nous sommes accueillis sur cette partie très dynamique de notre territoire qu'est le MIN de Rungis.

L'Association des communes et communautés du Grand Orly a souhaité faire le point avec vous des évolutions en cours sur ce grand territoire de projet du sud parisien qu'est notre grand ensemble de communes auquel appartient également la Communauté d'agglomération des Portes de l'Essonne.

La première précision qu'il convient d'aborder, c'est que les changements intervenus dans les conseils municipaux au mois de mars dernier ne modifient en rien la volonté de travail en commun de nos collectivités pour faire émerger un projet partagé de développement local, pour défendre et faire prospérer les atouts de notre territoire, pour élaborer ensemble les réponses aux problèmes auxquels nos populations doivent faire face dans leur vie quotidienne. L'heure est même au renforcement de notre tour de table, puisque la commune de Thiais a formulé le souhait de se joindre à notre association, et que la commune de Savigny-sur-Orge a manifesté le souhait d'être incluse dans le périmètre du CDT.

Une stratégie pour le territoire, des solutions concrètes pour améliorer la vie de nos concitoyens, voilà ce qui nous mobilise dans notre diversité, et ce qui nous a conduit, au lendemain des élections municipales, à réaffirmer notre volonté de travail en commun au sein de cette association.

Je remercie mes collègues, à cette occasion, de m'avoir témoigné leur confiance en me renouvelant comme président de l'association, me permettant ainsi de poursuivre l'action militante et l'action publique auxquelles je participe depuis de nombreuses années pour défendre avec beaucoup d'acteurs du pôle la cause des habitants et des acteurs du Grand Orly.

L'Association est le moyen souple que nous avons choisi pour prolonger les travaux des assises d'Orly réunies au début des années 2000 par les conseil généraux du Val-de-Marne et de l'Essonne, assises qui nous ont permis de mieux percevoir, dans le dialogue avec les mondes associatif, économique, syndical et élus, les sujets sur lesquels il convenait de coopérer pour aller de l'avant.

Elle est également le moyen de réunir autour d'une même table des communes qui se trouvent dans des situations différentes en matière de coopération intercommunale. Certaines villes appartiennent à des communautés d'agglomération du Val-de-Marne, d'autres ont un destin commun au sein de la CALPE dans l'Essonne, d'autres encore sont alliées avec des villes des Hauts-de-Seine ou sont des communes isolées. Il fallait donc adopter un statut qui nous rassemble et constitue une force de proposition sans contrarier les engagements des uns et des autres.

Rassembler, voilà un autre maître-mot.

Force est de constater que jusqu'à ce jour, tout ce qui a été entrepris sur le plan de l'intercommunalité a plutôt poussé à la division d'un territoire comme le nôtre, alors qu'il y avait de bonnes raisons d'unir ce même territoire. Tout a commencé avec la réforme du découpage départemental de Delouvrier, qui a conduit à placer l'aéroport d'Orly et son plan masse à cheval sur les nouveaux départements du Val-de-Marne et de l'Essonne. Puis est venu le plan d'exposition au bruit de 1975, avec ses contraintes d'urbanisme et d'aménagement, qui rayonne aujourd'hui sur 4 départements. A l'orée de l'an 2 000, la loi Chevènement a fixé les nouvelles règles de l'intercommunalité en ignorant, comme cela fut fortement souligné à l'époque, la spécificité de l'Île-de-France, et singulièrement de l'agglomération parisienne.

On aurait pu penser que le législateur mettrait de la cohérence dans tout cela en élaborant la loi sur la métropole, mais malheureusement, en proclamant comme intangible la limite de la petite couronne, il entérine la coupure de l'aéroport d'Orly en deux parties, avec un bout de l'aérogare Orly-sud dans la métropole et l'autre morceau ainsi que l'aérogare Orly-ouest à l'extérieur des limites, ce qui, vous en conviendrez, complique singulièrement l'émergence d'une gouvernance métropolitaine sur l'enjeu aéroportuaire bien en prise avec le territoire.

Notre association, tout comme les regroupements d'acteurs économiques du pôle, vient heureusement créer les liens nécessaires de coopération au sein d'un territoire que les représentants de l'Etat ont d'ailleurs souvent reconnu comme pertinent pour y développer un projet coopératif.

Deuxième préoccupation qui est la nôtre, celle de la négociation en cours entre les communes du territoire et l'Etat autour d'un Contrat de développement territorial (CDT).

Pour diverses raisons, cette négociation a été retardée, et il a donc été convenu avec M. le Préfet de Région que nous y préférerions la procédure de Contrat de développement d'intérêt territorial (CDIT) telle que prévue par la loi ALUR, procédure qui nous exonère de l'enquête publique et peut ainsi nous permettre de rattraper le calendrier des autres CDT afin d'être en ordre de marche d'ici la fin 2014.

Je rappelle que nous avons signé avec le Préfet de Région un accord-cadre en novembre 2013 en présence des présidents de conseils généraux, signature qui a marqué une importante étape de ce travail et notre accord sur les grandes orientations.

Je profite de cette mention pour remercier toute l'équipe de l'EPAORSA dans les locaux de laquelle a eu lieu cette signature, car c'est l'EPAORSA qui assure avec compétence et une bonne connaissance des enjeux, l'ingénierie de ce travail. Je salue d'ailleurs la présence parmi nous de son directeur, M. Jacques Toucheveux.

Quelles sont les grands objectifs de ce projet de contrat ?

Disons tout d'abord que l'enjeu principal est de faire du Grand Orly un lieu de vie en même temps qu'un territoire de développement économique. Cela signifie qu'un projet urbain doit se proposer de dépasser les coupures urbaines et les phénomènes d'enclavement hérités du passé, de cette époque où l'Etat tout-puissant en matière d'aménagement usait de notre territoire comme un « territoire servant » de la capitale. De cette époque, il demeure un cloisonnement des espaces et les plus grandes difficultés à se déplacer d'un point à un autre par défaut de transports collectifs, si bien que même sur de courtes distances, les habitants n'ont d'autre choix que la voiture pour se déplacer : les déplacements en automobile représentent ainsi 85% des déplacements sur le pôle, alors qu'ils sont en proportion exactement inverse à La Défense. C'est dire combien sont cruciaux et l'aménagement des voies de communication, et le développement des transports en commun.

Un lieu de vie, ce sont aussi des débouchés d'emploi pour la population locale, le raccourcissement des distances domicile-travail, des équipements collectifs de rayonnement local, régional ou national, voire même international pour que tous les moments de la vie et toutes les générations puissent trouver des réponses à l'ensemble des besoins sociaux. Un lieu de vie, ce sont des espaces publics de qualité où les piétons et les cyclistes peuvent se mouvoir en sécurité, où la végétation a sa place, où les enfants peuvent jouer et les jeunes comme les plus âgés peuvent se rencontrer. Un lieu de vie, c'est un territoire sur lequel on peut habiter, étudier, se former, travailler, se soigner, se distraire et se cultiver, consommer à la faveur d'une armature commerciale de proximité.

Bref, ce dont nous avons besoin, c'est d'un projet urbain qui produise de la ville mixte dans ses usages, dans laquelle toutes les catégories de la population ont droit de cité, où les droits au travail, au logement, au transport et à un environnement de qualité peuvent s'exercer, et où les enjeux écologiques sont maîtrisés, notamment en ce qui concerne l'urgence climatique, l'empreinte carbone des activités humaines, la réduction des émissions de gaz à effet de serre..

Dans cette perspective, l'action menée en Val-de-Marne dans le cadre de l'OIN Orly-Rungis / Seine-Amont, avec l'aide de l'EPAORSA, a besoin de ce complément stratégique qu'est le contrat de développement territorial afin que la puissance publique accompagne le projet urbain avec des projets d'infrastructure bien adaptés.

Je ne vais pas passer en revue tous les projets qui s'inscrivent dans ces objectifs de développement territorial, mais seulement m'arrêter sur quelques-uns d'entre eux.

Sur la façade essonnienne, nous affirmons la nécessité de constituer un pôle universitaire qui soit à la mesure d'un bassin de 170 000 emplois et de la diversité des métiers qui y sont pratiqués.

Les essonniens doivent pouvoir passer moins de temps dans les transports : c'est tout l'enjeu de la structuration du pôle d'échange de Juvisy avec l'arrivée de la deuxième tranche du tramway, la mise en œuvre du schéma directeur des RER C et D, l'optimisation des ruptures de charge entre tramway et futur métro.

Sur la façade valdemarnaise, les déplacements sont aussi une priorité. Le T7 a apporté de nouvelles commodités de déplacement sur les zones d'emploi du pôle d'Orly et un maillage en progrès avec le TVM, le RER C et la ligne 7 du métro. Mais nous sommes encore loin du compte.

Il faudra mener à terme les liaisons en tramway depuis la porte d'Italie jusqu'à Orly-ville et Orly-aéroport, ainsi que celle qui reliera le pôle de Sucy-en-Brie à celui d'Orly.

Mais je voudrais insister sur la décision très importante qu'a pris le Conseil des Ministres hier en décidant d'avancer le calendrier de réalisation du prolongement de la ligne de métro n°14 jusqu'à Orly.

Nous nous préparons, avec cette conférence de presse, à formuler à nouveau l'exigence de cet avancement en démontrant une nouvelle fois que les moyens financiers et les ressources techniques existent pour le faire. Je suis heureux de constater que les exigences des salariés, des acteurs économiques, des citoyens et des élus aient été entendues, et que nous puissions désormais compter sur une ouverture de nos quatre stations et du remisage à Morangis à l'horizon de l'année 2024 au lieu de 2030.

Dans le même esprit, nous ne pouvons que nous féliciter de l'avancement du calendrier de la ligne 18, destinée, elle aussi en 2024, à relier l'aéroport d'Orly au pôle de Saclay.

Ce sont de grandes victoires, qui placent la décennie à venir sous le signe du développement économique, urbain et environnemental, et qui montrent encore une fois que lorsque nous sommes capables de nous unir et de parler d'une seule voix au nom de l'intérêt général, nous faisons « bouger les lignes », c'est le cas de le dire !

D'autres sujets en matière de déplacements doivent arriver à maturité. Je pense à ce serpent de mer que sont les traversées de Seine. Je pense au contournement routier de l'aéroport d'Orly dans sa partie ouest. Je pense à la solution à mettre en œuvre pour dévier le trafic de la Nationale 6. Tous ces sujets sont stratégiques pour désengorger le réseau routier, abaisser les nuisances et accompagner des objectifs de croissance économique.

Je veux à présent insister sur deux projets particuliers qui sont de nature à conférer à notre territoire une identité renforcée.

En premier lieu, je veux parler de la cité de la gastronomie.

C'est un sujet très rassembleur et très attendu. Il a pris un peu de retard du fait de la maladie qui m'a immobilisé pendant de longs mois, mais les annonces concernant le métro du Grand Paris Express nous permettent de relativiser cet inconvénient, car nous serons à l'échelle de temps de l'arrivée de la ligne 14 en ce qui concerne l'opération d'aménagement qu'il s'agit de conduire.

Je rappelle que ce projet découle du classement au patrimoine immatériel de l'UNESCO du « Repas gastronomique des Français » et que l'appel à candidature lancé par la Mission française du patrimoine et des cultures alimentaires, avec le soutien du Gouvernement, concerne une réalisation de caractère public, gérée par la puissance publique.

L'Etat ayant décidé de ne pas participer au financement des cités prévues dans le réseau des 4 projets retenus, il nous faudra tout à la fois mobiliser des subventions des collectivités territoriales et dégager des revenus par une opération d'aménagement dont le modèle économique, qui a fait l'objet d'une expertise poussée, prévoit d'importantes recettes de loyers issues des immeubles qui seront loués à des organismes de formation, des commerces spécialisés, des structures hôtelières et des entreprises dont l'activité est liée à la gastronomie. La « Cité » prendra donc place au sein d'un véritable quartier consacré à la gastronomie et à l'alimentation de près de 7 hectares.

Cette candidature a été portée par les villes de Chevilly-Larue et de Rungis, et par le Conseil général du Val-de-Marne. Le Maire de Paris lui a apporté très tôt son soutien, en manifestant une intention de participation financière. La Chambre de Commerce et d'Industrie de la région parisienne a également parrainé la candidature, qui a été déposée en coopération étroite avec la Semmaris, société publique qui gère le marché de Rungis. Depuis, deux villes ont manifesté leur intérêt à participer au projet : Orly et Thiais, ainsi que la CALPE. Le Conseil régional, qui travaille à la promotion des productions alimentaires d'Île-de-France à travers le CERVIA, et qui avait réservé des crédits dans le cadre du Contrat particulier Région / Département pour un centre de Congrès, a rejoint ce collectif d'acteurs publics et promis d'abonder un fonds de concours pour permettre au projet d'avancer.

Nous disposons donc de la coalition publique nécessaire pour reprendre notre progression et réaliser un beau projet. Il faudra toutefois régler les problèmes de disponibilité foncière, qui relèvent pour une petite part de l'Etat, et pour une part plus déterminante de la Ville de Paris. C'est la tâche qu'il faut mener à bien dans la prochaine période, et qui ne manque pas de complexité, mais j'ai confiance dans la détermination de tous les acteurs à favoriser cet exaltant projet.

Pour avancer, il nous faut maintenant réunir une structure de pilotage dès la prochaine rentrée, et il nous faudra structurer le partenariat qui s'est manifesté avec des acteurs comme l'ADOR, Aéroport de Paris, le Comité départemental du tourisme, et bien d'autres encore parmi lesquels des chefs renommés et des candidats à l'installation, sans oublier l'un des héritiers de la famille Cointreau qui m'a promis d'abonder le fonds de la future médiathèque avec une part importante de sa collection de 14 000 ouvrages culinaires du monde entier, ce qui constituera le premier signe de la vocation internationale de ce projet.

La Cité de la Gastronomie, c'est un pont dressé entre l'art culinaire, les arts de la table, et l'art de vivre des Français lorsqu'ils préparent un bon repas et se réunissent en famille ou entre amis pour célébrer le plaisir du « bien manger » et du « bien boire ».

C'est donc tout à la fois un projet culturel, populaire et professionnel qui, à l'échelle métropolitaine et régionale, jouera sa partition autour de deux objectifs : relancer l'intérêt des touristes français et étrangers pour le patrimoine francilien et parisien, et d'autre part redresser une image de la restauration et de l'innovation culinaire qui a perdu du terrain ces dernières années, en particulier face à la concurrence des pays de l'Europe du Nord.

En reprenant ces deux flambeaux tous ensemble, nous ferons de la cité de la Gastronomie une image de marque du territoire, un vecteur de développement économique et d'emploi, une vitrine pour les productions alimentaires françaises et un lieu de confrontation des cultures régionales, européennes et internationales en matière culinaire. La modernité y côtoiera la tradition, l'atelier de cuisine voisinera avec des formations culinaires de haut niveau. Et tout ce bel ensemble s'organisera autour d'un parc végétal et artistique que nous prévoyons de concevoir en partenariat avec le Potager du Roi à Versailles.

Le second projet que je voulais évoquer également est celui de la confortation de la vocation agricole de la plaine de Montjean à Rungis.

L'enjeu consiste à favoriser la réinstallation de cultures maraîchères sur des terres exploitées en grande culture aujourd'hui, afin de créer un lieu de production de produits bio, un lieu dédié à la formation et à l'insertion, et un lieu qui a vocation à créer du lien social avec les populations avoisinantes autour de productions alimentaires vertueuses.

La plaine de Montjean, aux enjeux multiples, constitue l'un des derniers ensembles fonciers proches de Paris qui puissent être consacrés à ce type d'activité fonctionnant en circuit court. Cette tendance au voisinage entre production alimentaire et milieu urbain est au cœur de nombreuses réflexions en France et en Europe. Avec l'aide du Conseil général, avec l'ingénierie de l'EPAORSA, avec le soutien des services et établissements publics de l'Etat, avec l'intervention de l'Agence régionale des espaces verts, et avec la mobilisation locale, les conditions sont réunies pour réinstaller des agriculteurs qui n'attendent que le feu vert des collectivités publiques sur le site.

C'est également un sujet qui passionne et qui apporte une coloration particulière aux démarches environnementales très diverses déjà engagées sur notre grand territoire. Un protocole de coopération viendra bientôt, je pense, permettre l'avancée concrète de ce projet très consensuel.

La troisième préoccupation dont nous voulions vous faire part concerne l'avenir de notre territoire au sein de la future Métropole de Paris.

Quelques considérations concernant la construction métropolitaine, tout d'abord.

Vous le savez sans doute, la plupart des maires qui sont à la fois adhérents de notre association et membres du syndicat d'étude « Paris Métropole » ont émis un avis négatif, comme 75% des maires concernés, à la conception qui a présidé à l'élaboration la loi dite MAPAM. Deux conceptions étaient en effet en présence : une conception très intégratrice portée par le Gouvernement, et une conception portée par les élus, qui défendaient l'idée d'une construction s'effectuant par le bas, à partir des territoires, dans une démarche de coopération et avec une visée polycentrique, ceci afin de respecter les acquis des communautés d'agglomération constituées depuis la loi Chevènement et d'éviter que la construction métropolitaine produise ou renforce des mécanismes de ségrégation spatiale.

Nous n'avons pas été entendus dans la rédaction de la loi. Cependant, le Premier ministre a reçu une délégation de Paris Métropole et adressé au syndicat un courrier qui infléchit la conception gouvernementale. Ainsi, il serait envisageable, dans le cadre de la mission de préfiguration, de proposer des modifications de l'article 12 permettant de doter les futurs comités de territoire d'une personnalité juridique. Notons que la lettre est silencieuse sur la question de la mise à disposition de personnels ainsi que sur la personnalité budgétaire. Par contre elle définit la question de l'autonomie fiscale comme une « ligne rouge » qui ne pourrait être franchie. Le compte n'y est donc pas, mais les élus de Paris Métropole ont néanmoins pris le pari de la négociation au sein de la mission de préfiguration. **Premier problème donc à résoudre.**

Le deuxième problème concerne les ressources et la répartition des compétences. On sait que les communes ne sont pas toutes groupées en intercommunalité, et celles qui ne le sont pas n'ont donc délégué aucune compétence. Dans les intercommunalités, les situations sont très différentes selon que les alliances se sont nouées sur une base « défensive », avec peu de transferts, ou selon que l'intégration fiscale a été très poussée afin de bénéficier des majorations de DGF. On a donc un formidable patchwork à l'intérieur duquel les compétences déléguées sont très variables. Quelles sont donc celles qui seront retournées aux communes, celles qui seront administrées sous intervention des comités de territoire et celles qui seront effectivement transférées à la métropole ? Le travail à conduire par la mission de préfiguration pour démêler cet écheveau est considérable, et l'on peut s'interroger sur les délais qui lui sont impartis.

A l'intérieur de cette problématique se pose la question de savoir jusqu'à quel point et comment les comités de territoire pourront peser sur les choix d'aménagement, d'urbanisme, de logement, d'activité économique et d'environnement, ces compétences étant pour l'essentiel attribuées à la métropole.

Le troisième problème concerne les ressources qui seront garanties aux communes, éventuellement redotées de compétences qu'elles avaient déléguées. Sans que l'on sache quel est l'avenir des dispositifs de péréquation auxquels contribuent plusieurs de nos communes, nous sommes assurés de voir nos ressources amputées par deux biais :

- Le biais métropolitain, qui prévoit l'affectation à la métropole du produit de l'impôt économique, la CVAE, ainsi que l'ex-part départementale de la taxe d'habitation, sans que l'on sache quel sera le mécanisme de redistribution de ces ressources permettant aux communes de faire face à leurs engagements antérieurs ;

- Le biais gouvernemental qui prévoit, à la faveur du plan d'économies budgétaires destiné à financer la dette de l'Etat d'amputer les dotations aux communes de 7 milliards d'euros d'ici à 2017.

On sait que ces questions font débat et que dans l'opinion on est très sceptique sur l'urgence de la réforme territoriale, dont François Hollande vient d'ailleurs d'indiquer que personne ne demande à la France de la faire ; très sceptique également sur l'idée que ces mesures soient de nature à générer vraiment des économies et des effets positifs sur l'emploi ; très sceptique enfin sur la question du « mille-feuilles territorial », une majorité de Français étant très attachée à sa commune et à son département, tandis qu'une majorité pense que s'il y a quelque chose à supprimer, cela devrait être en priorité les intercommunalités et les métropoles.

Au total, on voit que la position des élus locaux en faveur d'une construction métropolitaine coopérative et progressive est bien en prise avec les attentes des Français, dont les priorités sont ailleurs que dans la réforme territoriale proposée, et qui sont aussi très attachés à la qualité de leurs services publics locaux. Le débat est donc loin d'être terminé, et vous aurez sans doute noté que l'Association des maires de France - c'est une « première » - invite les conseils municipaux et communautaires à délibérer en opposition avec ces perspectives budgétaires.

Un autre problème, c'est Paris ! Il semble en effet que les contraintes financières qui seront appliquées à toutes les collectivités fassent l'objet d'une demande d'exception de la part de la Ville de Paris, ce qui pourrait s'interpréter comme une inégalité de contribution aux charges publiques. A cela s'ajoutent les pouvoirs exorbitants dont disposera Paris au sein de la métropole du fait du mode de représentation prévu par la loi et de la tutelle de fait qu'elle sera en mesure d'exercer sur la gestion du corps hypertrophié de fonctionnaires résultant de la réforme. Vraiment, les débats ne sont pas clos.

Dernier problème enfin, la structuration des territoires.

Si l'on suit les règles définies par la loi, la frontière de la métropole est strictement limitée à celles des départements de petite couronne, à l'exception des communes limitrophes qui peuvent demander à intégrer la métropole, ce qui est d'ailleurs le cas du Conseil municipal de Paray-Vieille-Poste. A l'intérieur de la métropole, les comités de territoire doivent réunir au moins 300 000 habitants, mais on sait que les préfets travaillent sur des échelles plus larges ; et à l'extérieur de la métropole, la configuration de l'intercommunalité est à l'échelle de 250 000 habitants. Enfin, chaque commune doit choisir son territoire d'élection d'ici la fin 2014.

La conséquence de tout cela est de couper au moins en deux parties notre territoire de projet, dans la fidélité aux errements antérieurs, de telle façon que notre CDIT serait métropolitain au nord et de grande couronne au sud. Comprenez qui pourra !

Dans ce contexte incertain et contradictoire, il faut toutefois noter la nouveauté qui résulte des décisions du Conseil des ministres d'hier. Le communiqué de l'Élysée indique en effet ceci, je cite :

« Un Conseil Interministériel consacré au Grand Paris sera réuni début octobre, sous l'autorité du Premier ministre, pour construire un grand projet métropolitain, faisant converger l'ensemble des projets. Il revient en effet à l'Etat de faire prospérer le potentiel qui se concentre en île-de-France, pour en faire un élément du rayonnement international de la France, et de soutenir la réussite des grands projets porteurs d'emplois, notamment ceux de Saclay, du Génompol, de Roissy, d'Orly, de Marne-la - Vallée, et de confluence Seine-Oise. » (fin de citation)

C'est la première fois que notre territoire est désigné en ces termes dans un texte gouvernemental. Cela nous conduit à réaffirmer quelques indications et une demande.

Première indication : notre territoire est cohérent et pertinent. Le colloque que nous avons organisé l'année dernière avec 200 participants, et surtout la parution de l'atlas que nous avons réalisé avec l'aide de l'IAU, montre combien les enjeux sont lisibles et combien certains sujets font système.

Notre territoire est ainsi un exemple rare de potentialités inter et multimodales. Il s'y trouve un nœud routier et autoroutier qui est vital pour sa desserte. Le réseau ferroviaire est articulé en système, autant pour le transport de voyageurs que pour le fret ferroviaire, entre les sites de Juvisy, Villeneuve-Saint-Georges, Valenton et Rungis, avec la ligne de grande ceinture et le barreau Massy-Valenton en colonne vertébrale. Les liaisons en transports en commun tissent sur le territoire un maillage de plus en plus efficace, et qui s'articule autour de l'aéroport d'Orly, améliorant ainsi progressivement son accessibilité. Un territoire à cheval sur la Seine permet d'avoir l'aménagement des berges en enjeu partagé au lieu d'avoir des communes qui tournent le dos au fleuve. Enfin, l'une des particularités de notre territoire, c'est l'importance des flux de poids lourds et aériens, qui sont générateurs de nuisances à traiter de manière cohérente, mais qui sont aussi indicatifs du rayonnement international de nos pôles d'activités économiques.

J'ai indiqué plus haut la problématique de fracturation du territoire qui doit structurer le projet urbain, je n'y reviens donc pas, mais n'oublions pas de noter que cet état de fait s'accompagne de la présence de plates-formes économiques puissantes, riches en emplois et en entreprises, qui génèrent des ressources pour le territoire et permettent à notre pays de tenir son rang dans la compétition économique internationale. Ces plates-formes constituent un enjeu d'échelle territoriale et métropolitaine pour tout ce qui touche à l'aménagement du territoire, à la formation et à l'insertion, à l'emploi, aux déplacements et à l'habitat. Se pose en particulier le problème de la mauvaise correspondance entre les qualifications des habitants du territoire et les métiers pratiqués localement, si bien qu'un bassin d'emploi qui est leader régional compte aussi un taux très élevé de demandeurs d'emploi. Voilà un enjeu territorial fort.

Ce sont là quelques-unes des raisons qui nous font plaider pour la prise en considération de ce territoire dans l'ensemble des politiques publiques afin de mieux s'appuyer sur ses atouts pour en optimiser les performances.

Deuxième indication : le Grand Orly est un territoire où les projets ne manquent pas.

Projets de rénovation urbaine et de surgissement de nouveaux quartiers, comme à Chevilly-Larue, Orly ou Villeneuve-Saint-Georges. Projets développant la fonction tertiaire dans le quartier Anatole France, dans l'opération Cœur d'Orly ou à la SILIC. Projets à résonance logistique ou agroalimentaire comme à Sogaris ou au MIN de Rungis. Projets de développement de la recherche à l'Oréal et vers Saclay.

Projet d'intégration urbaine du centre commercial régional de Belle-Epine. Projet de restructuration des aéroports d'Orly pour y accueillir davantage de voyageurs dans le respect des contraintes d'exploitation qui pèsent sur l'aéroport. Projets de développement des énergies renouvelables. Projet de cité de la gastronomie. On peut dire que les facteurs de croissance ne manquent pas, sans oublier l'activité de construction qui devrait profiter de ces futures réalisations mais aussi de l'obligation de construire plus de 2000 logements par an en moyenne en vue de rattraper le retard en matière d'habitat et de structurer les continuités urbaines.

Troisième indication : ce territoire attend une nouvelle performance en matière de lutte contre les nuisances. Cette question pose celle de la gouvernance territoriale en la matière.

En effet, le PEB et le PGS sont des éléments unificateurs face à la nécessité de réduire les nuisances des aéronefs et de s'en protéger. C'est l'occasion de dire que nous n'approuvons pas du tout les déclarations du président de l'ACNUSA concernant la suppression de la limitation des créneaux et des mouvements sur l'aéroport d'Orly. C'est également l'occasion de dire que nous exigeons au moins le maintien à son niveau actuel de la ressource fiscale permettant de financer l'insonorisation des logements situés dans le périmètre du PGS, avec une amélioration des critères d'éligibilité.

De la même manière, le bruit et la pollution générés par le réseau autoroutier, ainsi que par les infrastructures ferroviaires nécessitent une politique active de protection et de prévention qui doit s'envisager de manière globale. Et je ne parle pas du cas particulier de Villeneuve-Saint-Georges qui subit à la fois la zone de bruit intense de l'aéroport, les nuisances de la nationale 6 et le bruit des trains dans la traversée de la ville. On peut là parler de ville-martyre, ou plus positivement de ville-test pour protéger les habitants de ces diverses nuisances.

Face à tous ces enjeux, nous avons donc une demande : la construction métropolitaine ne peut être conduite en ignorant encore une fois les atouts, le potentiel, les besoins, les enjeux et les problèmes du territoire du Grand Orly. Ce serait manquer une occasion historique.

Nous souhaitons donc que soit étudiée la manière dont ce territoire pourrait être mieux reconnu dans le cadre de cette construction métropolitaine, une construction qui doit être singulièrement améliorée pour favoriser l'adhésion et la mobilisation des élus locaux que nous sommes, mais aussi de toutes les forces vives de ce grand territoire de projets : 9 000 hectares à faire prospérer, soit l'équivalent de la surface de Paris. On a pu dire que Paris valait bien une messe. Nous dirons qu'une belle reconnaissance, nous la valons bien ! Et nous demandons à en débattre, autant dans le cadre de la mission de préfiguration que dans la perspective du Conseil interministériel à venir.

Je vous remercie de votre attention, en m'excusant d'avoir été un peu trop disert, mais vous aurez compris que c'est surtout par passion.