



**ESPACE
COLLECTIVITÉS**

LE RENDEZ-VOUS PROFESSIONNEL
AU SERVICE DES COLLECTIVITÉS

**BILAN
2022**
38^e
ÉDITION

NOUVEL ESPACE À BRÉTIGNY

LE SENS DU DÉBAT, LE GOÛT DE LA CONVIVIALITÉ

**MAIRES VILLES POPULAIRES,
LEUR COMBAT COMMUN**

TRANSPORTS PUBLICS :
L'UNION SACRÉE

**URBANISME : LE CLIMAT
EST AU CHANGEMENT**

INDUSTRIE : POURQUOI ELLE
A SA PLACE EN VILLE

**L'ESSONNE, TERRE D'AVENIR
D'UNE RÉGION CAPITALE**

L'INSPIRATION
POLITIQUE

HORS-SÉRIE N°3 • DÉCEMBRE 2022 • FRANCE 4,90 €

L'IMMOBILIER AUTREMENT

Alios est un opérateur immobilier à taille humaine, qui construit des relations partenariales sur la durée pour développer des projets mixtes et porteurs de sens.

Alios s'engage pour concevoir des programmes justes répondant aux réalités de chaque territoire.

Nos projets sont conçus pour être ouverts sur la ville, pensés pour la qualité d'usage et respectueux de l'environnement.

Notre vision est durable et notre engagement local.



Créée en
2015



Une
vingtaine
de projets mixtes, bureaux,
logements et hôtels



3ha
d'espaces végétalisés
au cœur de nos projets



Plus de
30 000 m²
de projets en bois



Une équipe à taille
humaine d'une
vingtaine
de collaborateurs



186 000 m²
de projets développés en
Ile-de-France



38 000 m²
de patrimoine réhabilité



Immeuble de bureaux - Montreuil (93)



Résidence de logements - Bomainville (93)

NOS VALEURS

UNE MÉTHODE COLLABORATIVE

- Cultiver la transversalité
- S'engager sur la durée
- Concilier intérêt général et équilibre économique

UNE DÉMARCHE D'ANCRAGE

- Poursuivre l'histoire
- Programmer juste, local et solidaire
- Cultiver le lien

UN ENGAGEMENT DURABLE

- S'investir pour une ville bas carbone
- Améliorer la qualité de vie
- Penser la ville de demain

ALIOS

Rue Saint-Philippe du Roule 75008 Paris
+33 9 72 64 30 89
contact@alios-dev.com
www.alios-dev.com

 **ginkgo**
Sustainable Urban Regeneration



BRUNO LAFOSSE
DIRECTEUR D'IDÉLIA

L'Espace Collectivités, une source d'inspiration

L'installation de l'Espace Collectivités est une aventure chaque année renouvelée. En 2022, c'est une odyssée qui nous a conduits en Essonne, au Plessis-Pâté, en quittant notre site historique du Bourget. Nos

exposants et visiteurs nous ont suivis, nous les en remercions chaleureusement. Les élus ont été au rendez-vous, plus nombreux encore que lors des éditions précédentes. Saluons l'exploit que représente l'organisation d'un tel salon : chaque année, nous bâtissons à partir de rien, en moins d'un mois, cette ville éphémère qui accueille 10 000 personnes, en mobilisant plusieurs centaines de personnes.

Évidemment, pour cette première édition au Plessis-Pâté, nous avons essuyé quelques plâtres, notamment sur la circulation ! Message reçu : nous travaillons pour fluidifier les accès et augmenter le stationnement disponible pour l'édition 2023, dont vous pouvez d'ores et déjà retenir les dates : les 14 et 15 septembre prochains.

Toutefois plusieurs réussites sont des points d'appui. En premier lieu, soulignons l'accueil chaleureux d'un territoire. Élus et acteurs économiques de l'Essonne et, plus largement du sud de Paris, ont trouvé dans notre Espace un formidable

vecteur de visibilité pour leurs projets. Comme nous l'avons fait pour la Seine-Saint-Denis pendant près de quarante ans, nous sommes heureux de contribuer à valoriser un territoire et ses habitants dans sa riche diversité et ses potentiels,

de Saclay à Grigny.

Cette édition 2022 est également marquée par la quantité et la qualité de nos débats, avec des élus et dirigeants d'entreprise au très haut niveau d'expertise et d'implication. Des questions d'urbanisme résilient aux nouveaux enjeux des transports urbains en passant par la place de l'industrie et l'aspiration à l'égalité des villes populaires, nous avons été ainsi au cœur

de vos préoccupations. Avec notre partenaire, la revue *l'Inspiration politique*, nous vous rendons compte de ces échanges.

Dans une époque complexe, souvent anxiogène, nous avons besoin de comprendre, de confronter les points de vue et les solutions pour construire des projets viables et croire au progrès, social, économique et environnemental. C'est ce à quoi nous voulons contribuer en nous réinventant chaque année tout en cultivant ce qui est l'âme de notre salon : la convivialité, l'ouverture d'esprit et la tolérance. 🍷

**UNE ÉDITION
2022 MARQUÉE
PAR
LA QUANTITÉ
ET LA QUALITÉ
DE NOS DÉBATS,
AVEC DES ÉLUS**



LA VILLE, NOUVEAU TERRITOIRE D'INDUSTRIE ?

8

Comment faire revenir l'industrie en ville ?

Contributions :

Jean-Philippe Dugoin-Clément, maire de Mennecy, vice-président de la région Île-de-France, président de l'Établissement public foncier d'Île-de-France

Michel Leprêtre, président de l'Établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre

Bruno Piriou, maire de Corbeil-Essonnes, vice-président de la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud

Denis Öztörün, maire de Bonneuil-sur-Marne

IMAGINER ET CONSTRUIRE DES TERRITOIRES RÉSILIENTS 17

À l'heure du dérèglement climatique, comment construire la ville au service de l'humain et de l'environnement ?

Contributions :

Patrice Bessac, maire de Montreuil, président d'Est Ensemble

Patrick Ollier, ancien ministre, maire de Rueil-Malmaison, président de la métropole du Grand Paris

Jean-Luc Gleyze, président du Conseil départemental de la Gironde

Olivier Corzani, maire de Fleury-Mérogis, vice-président de Cœur d'Essonne Agglomération

BANLIEUES, UN BESOIN D'ÉGALITÉ 25

Comment donner aux quartiers populaires les moyens de la solidarité et de la reconnaissance ?

Contributions :

Catherine Arenou, maire de Chanteloup-les-Vignes, vice-présidente du Conseil départemental des Yvelines

Philippe Rio, maire de Grigny, vice-président de Grand Paris Sud

Gilles Leproust, maire d'Allonnes (Sarthe), nouveau président de l'association Ville & Banlieue

Patrice Leclerc, maire de Gennevilliers, conseiller métropolitain du Grand Paris

LE TRANSPORT URBAIN, UN ENJEU SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL

32

Comment désengorger les villes, réduire les émissions de gaz à effet de serre et assurer la mobilité de chacun, quel que soit son trajet ?

Contributions :

Édouard Henaut, directeur général délégué de Transdev Île-de-France

Patrick Hatzig, vice-président de la Métropole du Grand Nancy

Frédéric Baverez, directeur exécutif France de Keolis

Olivier Sicot, maire de Varennes-Vauzelles, vice-président de Nevers Agglomération

Christophe Vacheron, directeur de RATP Dev Île-de-France

Jacques Baudrier, administrateur d'Île-de-France Mobilités

L'ESSONNE, TERRE D'AVENIR

43

Comment passer du statut de porte d'entrée sud de l'Île-de-France à celui de terre d'avenir aux multiples projets industriels, agricoles, scientifiques et culturels ?

Contributions :

Éric Braive, maire de Leuville-sur-Orge, président de Cœur d'Essonne Agglomération

Patrick Rakotoson, président de la CCI de l'Essonne, chef d'entreprise

Philippe Rio, maire de Grigny, vice-président de Grand Paris Sud

Nicolas Méary, maire de Brétigny, vice-président du conseil départemental de l'Essonne

FORMATION ET RECRUTEMENT EN CIRCUIT COURT

51

De quels leviers disposent les collectivités territoriales pour générer de l'emploi ? L'exemple du campus Galois issu de la fédération d'entreprises Evariste.

Contributions :

Imène Souid-Ben Cheikh, vice-présidente de Grand-Orly Seine Bièvre, adjointe au maire d'Orly

Laurence Beurey, présidente du campus Galois

Alexandre Bouchard, directeur du campus Galois

Patrick Goldscheider, PDG de la société Euro Vert à Valenton

L'INSPIRATION

POLITIQUE

WWW.LINSPIRATION-POLITIQUE.FR

Éditeur — Innomédias SAS
56 rue de Patay — 45000 Orléans
Tél. : 02 38 68 57 19
894 680 669 RCS Orléans

• Directeur et responsable de la publication
Frédéric Durand
fdurand@inspiration-politique.fr

• Rédacteur en chef
Bruno Lafosse

• Rédaction de ce numéro
Jacqueline Viruega

• Chargée d'administration
Anne Debord
gestion@innomedias.fr

• Gestion contenu web et réseaux sociaux
Alice Mascher
alicemascher@inspiration-politique.fr

• Directrice de la coordination du hors-série
Liliane Mathé-Hansen
06 07 72 20 14
lilianehansen@inspiration-politique.fr

• Abonnements
abonnement@inspiration-politique.fr
Tél. : 02 38 68 57 19

• Imprimeur — FOT — ZAC Satolas Green
Pusignan — 69881 Meyzieu Cedex

• Diffusion — MLP — ZA de Chesnes
55 boulevard de la Noiree —
38070 Saint-Quentin-Fallavier

• Direction artistique, graphisme, illustrations — CouleurKfé
www.couleurkfe.fr

Pour les dépositaires et diffuseurs de presse : magazine disponible et quantités modifiables sur www.direct-editeurs.fr

parution décembre 2022

Dépôt légal à parution
ISSN 2827-2927
N° CPPAP 0723 D 94633

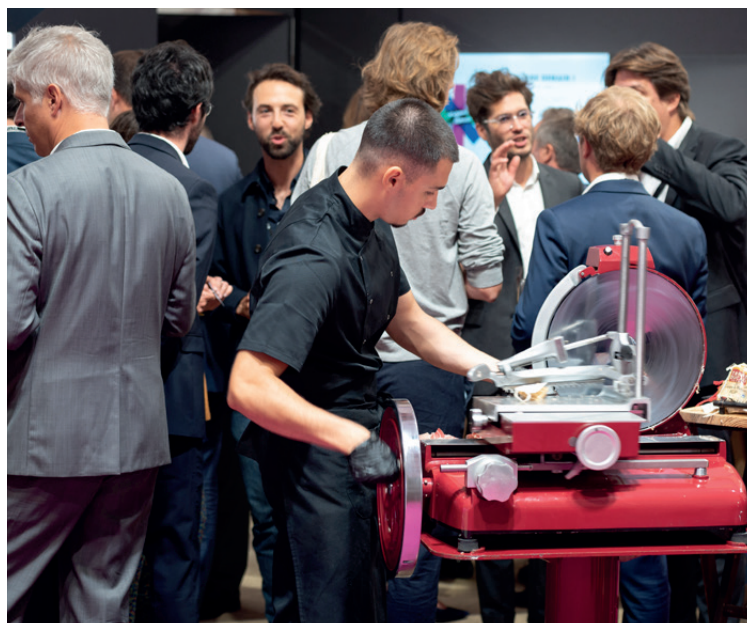
IMPRIM'VERT®





BRÉTIGNY 2022, ATTERRISSAGE RÉUSSI

Convivialité, échanges, débats, qualité d'accueil... Dans une scénographie renouvelée, le 38^e Espace Collectivités a tenu ses promesses sur l'ancienne base aérienne du Plessis-Pâté à Brétigny. Des entreprises exposantes toujours aussi nombreuses – des PME aux grands groupes – des élus venus de toute la France toujours plus présents, six débats de fond au cœur des problématiques des entreprises et des territoires, sans oublier des milliers de conversations et de prises de contact. Une première réussie dans l'Essonne qui appelle d'autres !







LA VILLE, NOUVEAU TERRITOIRE D'INDUSTRIE ?

La réindustrialisation, tout le monde en parle. Mais à quelles conditions est-elle possible ? Maîtrise du foncier, acceptabilité, nécessité de limiter l'étalement, volonté politique et intérêt général... Quatre élus du sud de l'Île-de-France échangent sur cet enjeu à partir de leurs expériences et de leurs projets.



JEAN-PHILIPPE DUGOIN-CLÉMENT

maire de Mennecy (91), vice-président de la région Île-de-France, président de Grand Paris aménagement, président de l'Établissement public foncier d'Île-de-France (EPFIF)

« Chacun déplore, la délocalisation de l'industrie pharmaceutique, mais personne ne veut d'usine Seveso près de chez soi »

— **Les dernières crises ont démontré le déclin industriel de la France. Peut-on réindustrialiser ? Quels enjeux en Île-de-France ?**

Jean-Philippe Dugoin-Clément : Tout le monde veut réindustrialiser. Cela suppose que l'État mette en place des politiques structurantes. Il ne le fait pas. S'il traitait la question, il aurait d'abord à travailler sur les ressources foncières qui sont rares et sur l'acceptabilité des projets qui font presque tous polémique. Chacun déplore, par exemple, la délocalisation de l'industrie pharmaceutique, mais personne ne veut d'usine Seveso près de chez soi.

Michel Leprêtre : L'État reste dans l'incantation, passons à l'action ! Il manque un mil-

lion de m² pour construire des bâtiments industriels selon la CCI de Paris ; Grand-Orly Seine Bièvre propose 3 millions de m² accessibles. Quand nous mettons-nous au travail ? Ma ville subit le taux de chômage le plus élevé de la région parisienne, j'agis donc avec tous les acteurs économiques disponibles. Quant à l'industrie pharmaceutique, le territoire de Vitry est déjà classé Seveso, cela offre des possibilités.

Bruno Piriou : Les habitants de Corbeil-Essonnes qui ont deux heures de transport pour aller au travail préféreraient avoir un emploi sur place et s'y rendre à pied ou à vélo. Ce rapprochement est au cœur de la réindustrialisation. La maîtrise publique du foncier et son prix sont les enjeux principaux. Dès qu'une parcelle du sol de Corbeil-Essonnes se libère, la mairie préempte. Nous venons d'acheter 7,5 ha libérés par un ancien hôpital. Cela a coûté 6 millions d'euros à la ville, mais cela empêche qu'un promoteur y bâtisse encore du logement alors que 10 000 personnes vivent déjà dans cette zone. Ce sera de l'activité économique ou du maraîchage.

Denis Öztörün : La France a fait il y a quarante ans le choix de la désindustrialisation, contrairement à l'Allemagne. Un choix qui a provoqué la pénurie de matériel médical pendant la pandémie. Juste avant le confinement, des usines de respirateurs avaient fermé... La maîtrise publique du foncier est un besoin impératif. Ma ville de Bonneuil-sur-Marne comprend une zone d'activités de 200 ha, 100 entreprises y sont installées. On peut travailler la stratégie foncière pour créer davantage de production et d'emplois.





— Nous devons repenser notre mode de production et de consommation...

Jean-Philippe Dugoin-Clément : Ce système est en fin de course, on risque l'embolie ! Je dirais que l'embolie est organisée quand on freine délibérément le développement économique et industriel. De nombreux maires rechignent à accueillir des entreprises depuis la suppression de la taxe professionnelle. On construit du logement ! Nos concitoyens sont très rétifs à tout type de construction et vont même en justice. Les maires bâtisseurs étaient loués autrefois ; on les traite aujourd'hui d'écocides...

Le coût de la construction s'alourdit du respect des normes environnementales, du renchérissement des matériaux, de la raréfaction du foncier. Si on se tourne vers les friches, on passe par une dépollution longue et coûteuse. Les élus locaux doivent donc maîtriser le foncier, surtout dans les secteurs en tension, à des coûts qui permettent de mener à terme les projets. Sinon, les seuls acquéreurs seront les investisseurs qui amortiront le prix final élevé du logement en faisant de la location de



MICHEL LEPRÊTRE

président de l'Établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre (94)

« Refaire de l'industrie pour créer de l'emploi qualifié, c'est aussi la mission d'un élu vis-à-vis de sa population »

courte durée. Ce n'est pas ce que veulent les maires !

Bruno Piriou : Je pense comme vous que la suppression de la taxe professionnelle fut une erreur politique.

Michel Leprêtre : La petite couronne est très impactée par la pollution. La réparation des erreurs passées coûte hélas très cher, mais on ne peut s'en passer. Et puis, elle peut offrir des opportunités d'emplois et d'activités si on fait sur place ce qu'on envoie maintenant loin de la capitale.





DENIS ÖZTORUN
maire de Bonneuil-sur-Marne(94)

« Le chemin de fer est indispensable à la réindustrialisation de l'Île-de-France, alors même que des voies ferrées sont encore supprimées... »

... — Réindustrialiser est urgent, mais très compliqué...

Michel Leprêtre : Ciblons par exemple les sols qui ont un passé industriel, du côté de Gentilly, Ivry, Viry-Chatillon. On trouve là du foncier souvent disponible, parfois abandonné et maltraité, mais qu'on peut traiter.

Les 24 maires de Grand-Orly Seine Bièvre portent l'idée de stratégies communes d'aménagement du territoire pour que chaque maire ne soit pas isolé face aux pressions pour faire du logement.

Denis Öztörün : Si la taxe foncière est sa seule marge financière, le maire risque de céder à cette pression !

Michel Leprêtre : Quel genre d'industrie accepte-t-on aujourd'hui ? Nous avons reconstruit un atelier d'entretien de moteurs d'avion, pas une usine, un local de quelques milliers de m². Il apporte quelques dizaines d'emplois et surtout la capacité à entretenir les moteurs d'avion sur place. Refaire de l'industrie pour créer de l'emploi qualifié, c'est aussi la mission d'un élu vis-à-vis de sa population. Je n'oppose pas le logement à l'activité économique dans la



mesure où 700 000 personnes demandent un logement social en région parisienne. Notre défi collectif consiste à équilibrer le territoire, en commençant par l'activité économique qui crée de l'emploi.

Bruno Piriou : La ville de Corbeil-Essonnes construit un millier de logements et l'accompagne de créations d'emplois. Le site des anciens grands moulins accueillera 200 logements et des entreprises qui fourniront 200 emplois sur place grâce à l'accord passé avec Novaxia et Cogedim. Corbeil-Essonnes compte 56 000 habitants, elle peut accueillir encore du monde, si le maire maîtrise le PLU. Je refuse que l'agglomération prenne la main sur l'aménagement de notre commune. Quel type d'emploi veut-on créer ? Chronopost voulait s'installer à Combs-la-Ville, où il aurait offert le même type d'em-



BRUNO PIRIOU

maire de Corbeil-Essonnes (91),
vice-président de la Communauté
d'agglomération Grand Paris Sud

« Le territoire peut offrir autre chose que des zones commerciales et des centres commerciaux ! Pourquoi l'Essonne devrait-elle être cantonnée à fournir la logistique de la région ? »

plois qu'Amazon déjà présent et la même activité de livraison par la route de commandes à distance. Les élus n'ont pas voulu favoriser ce mode de consommation. Le territoire peut offrir autre chose que des zones commerciales et des centres commerciaux ! Pourquoi l'Essonne devrait-elle être cantonnée à fournir la logistique de la région ? Parce qu'elle possède déjà les infrastructures routières nécessaires ? C'est un débat compliqué, même entre élus.



La Seine au cœur

Vecteur de développement économique depuis toujours, la Seine a été souvent maltraitée avec une qualité des eaux dégradée. La priorité est de lui redonner une position centrale dans le développement de l'Île-de-France, en allant jusqu'au Havre. Toutes les dimensions du fleuve doivent être mises à profit : la vocation paysagère et environnementale, avec pour priorité de rendre ses eaux propres au point d'y nager. Objectif : les JO 2024 ! Les rives de la Seine pourraient accueillir des espaces verts au bord de l'eau ainsi que des sites de déplacement doux. La Seine est aussi un axe industriel (pharmacie, automobile, production d'énergie, aérospatial) qui doit se redévelopper avec des activités économiques non polluantes. Enfin, la Seine est aussi une opportunité formidable pour un transport décarboné : le transport fluvial est le moins polluant. Plusieurs expériences sont en cours, dont « Zulu » une barge propulsée par des piles à combustible à hydrogène qui prend et dépose des marchandises entre Gennevilliers, Bercy et Bonneuil.

... **Denis Öztörün** : Le chemin de fer est indispensable à la réindustrialisation de l'Île-de-France, alors même que des voies ferrées sont encore supprimées... Bonneuil-sur-Marne qui possède un port autonome et une gare ferroviaire de marchandises peut faire partie d'un projet multimodal de portée nationale, qui met en jeu le MIN de Rungis, l'aéroport d'Orly, Villeneuve-Triage, le rail, du Havre à Marseille via Paris. Identifions le foncier disponible le long de cet axe pour implanter de l'industrie locale créatrice d'emplois. Ma commune a financé la première phase de construction de la bretelle qu'emprunteront les camions qui alimenteront le port et la gare ferroviaire. C'est main-

tenant à la région et à l'État de relayer financièrement la ville pour finir les travaux.

Jean-Philippe Dugoin-Clément : L'avenir est à la polycentralité pour aménager le territoire. Chaque centre doit offrir une mixité de logements, de services, d'activités économiques. Le schéma directeur de la région Île-de-France, le SDRIF, révisable en 2024 et en vigueur jusqu'en 2040, porte cette évolution. Ces pôles devraient contribuer à en finir avec le fléau des trajets pendulaires en atténuant l'attractivité de l'hypercentre parisien.

« L'élu doit dire clairement que si on ne crée pas les conditions de la richesse de demain, on appauvrit le pays et son avenir. » Jean-Philippe Dugoin-Clément

— Il y a consensus entre vous sur l'acceptabilité, la nécessité de convaincre les populations ?

Bruno Piriou : Mieux que de faire adhérer les populations à tel projet, il s'agit de mener



« Notre défi collectif consiste à équilibrer le territoire, en commençant par l'activité économique qui crée de l'emploi. »

Michel Leprêtre

le débat, par exemple sur les conditions du bien-vivre à Corbeil-Essonnes. Les projets porteurs émergeront des échanges avec les habitants.

Denis Öztörün : Nous avons invité Eiffage à s'installer sur notre port autonome et la population de Saint-Maur est venue protester à Bonneuil-sur-Marne contre cette usine à bitume. Nous les avons reçus, nous avons débattu avec eux. Mais l'usine est bien là, parce que les gens de Bonneuil-sur-Marne ont besoin d'emplois et l'usine de salariés sur place.

Jean-Philippe Dugoin-Clément : Le courage du politique est de dire que l'intérêt général n'est pas la somme des intérêts particuliers. L'élu fait des choix et assume ; il doit construire quelque chose. Certains peuvent se demander si tel beau projet est portable politiquement, mais ces renoncements sont rarement le fait d'élus locaux. Par ailleurs, notre société n'a jamais été aussi individualiste et fragmentée, et l'égoïsme n'a plus de scrupule à s'affirmer derrière des motifs environnementaux. On rejette une implantation économique qui génère près de soi de la circulation, des travaux. L'élu doit dire clairement que si on ne crée pas les conditions de la richesse de demain, on appauvrit le pays et son avenir.

— **Faire de l'Essonne le grenier de Paris peut être accepté !**

Jean-Philippe Dugoin-Clément : La région répartit plus de 75 % de son sol en espaces

La commune, ce bien commun

« Notre pays est d'une folle complexité à cause de l'enchevêtrement des structures. Les entités territoriales qui ont le droit d'agir pour les transports n'ont pas les financements tandis que la région n'a pas de compétence en aménagement routier. Elle finance les projets d'autres collectivités via le contrat de plan État-région » (**Jean-Philippe Dugoin-Clément**).

« Mon intercommunalité, Grand Paris Sud, comprend 23 communes sur deux départements. Les habitants ne reconnaissent dans pas cette agglo dont on ne voit pas la logique territoriale. Le fonctionnement des agglomérations est fondé sur le principe du consensus entre maires : c'est impossible à Grand Paris Sud ! » (**Bruno Piriou**).

« Mon expérience d'élu m'incite à considérer la commune comme le socle de tous les projets, le repère fiable, dans ce mille-feuille d'institutions décentralisées où les décisions se superposent. Les élus de Grand-Orly Seine Bièvre se sont donné la garantie démocratique qu'aucune décision ne serait prise a contrario d'une des villes, surtout pour leur PLU. » (**Michel Leprêtre**).

naturels, un quart de forêt, trois quarts de terres agricoles. L'artificialisation concerne moins de 4 % du sol de la région pour 19 % de la population française. La totalité du territoire francilien serait artificialisé s'il se situait au niveau moyen des autres régions. Le SDRIF doit identifier les secteurs à dynamiser ou à sanctuariser, les zones à densifier pour réduire la consommation de terres naturelles, selon la trajectoire ZAN.

Bruno Piriou : Le potentiel agricole est considérable en Île-de-France, mais tout le monde n'est pas favorable à stopper l'artificialisation des sols pour faire du maraîchage ! L'aménagement du territoire relève du débat politique, parfois de la confrontation. 🍷



**TOUS LES EMBALLAGES
ET PAPIERS SE TRIENT**



Ensemble TRIONS MIEUX & TRIONS PLUS

Afin de préserver les ressources, nous devons agir collectivement pour recycler plus. Désormais, tous les emballages et papiers se trient. C'est avec vous, communes et territoires, que nous réussirons à sensibiliser tous les habitants au geste de tri, devenu plus simple. Le Syctom, l'agence métropolitaine des déchets ménagers, est l'opérateur public en charge du traitement et de la valorisation des déchets produits par les 6 millions d'habitants des 82 communes de son territoire francilien.



Pour en savoir plus, rendez-vous sur syctom-paris.fr



IMAGINER ET CONSTRUIRE DES TERRITOIRES RÉSILIENTS

À l'heure du dérèglement climatique, de la mondialisation, des pressions démographiques et de la révolution numérique, une ville doit être avant tout « choisie » et non « subie ». Comment construire la ville résiliente, c'est-à-dire la cité au service de l'humain et de l'environnement ?



— Quelle est pour chacun de vous
la définition d'une ville résiliente ?

Patrick Ollier : La résilience n'est-ce pas « l'art de naviguer dans les torrents » ? La métropole du Grand Paris compte 131 villes et 7 millions d'habitants. C'est un territoire déséquilibré entre l'Est et l'Ouest, coupé par les grandes voies de circulation. La solidarité permet d'aider les populations défavorisées. Rééquilibrer le territoire et s'attaquer aux inégalités — notamment le terrible problème de logement de toute la région Île-de-France — requiert d'autres politiques qu'actuellement.

Jean-Luc Gleyze : Je suis élu de Gironde, région atteinte par les violents incendies de l'été. C'est le plus grand département de France, extrêmement hétérogène entre une

métropole de 800 000 habitants sur 7 % du territoire et les autres 800 000 habitants répartis sur 93 % du sol. Cette fracture territoriale se double d'une fracture sociale qui explique la virulence des Gilets jaunes. La métropole est vécue comme prédatrice, captant l'eau, les ressources alimentaires, l'activité économique, le dynamisme démographique. Les autres espaces ont un sentiment de privation. La ville doit respecter les espaces autour d'elle, le réseau de villes moyennes qui fait rayonner l'ensemble du territoire. L'interaction, le partage des biens communs, c'est fondamental pour réussir la résilience.

Patrice Bessac : Parler de résilience signe déjà l'échec que nous subissons ! Pour affronter le dérèglement climatique, les villes doivent s'adapter, identifier les îlots de chaleur, les enrayer par la végétalisation, l'ombre et l'accès à l'eau. L'exemple girondin des Gilets jaunes illustre l'incapacité de tant de métropoles à loger les employés, les ouvriers du BTP, les infirmiers, les instituteurs poussés hors de la ville par le prix du logement, un habitat périurbain qui consomme des terres agricoles, les trajets subis, polluants et fatigants. Un échec social et environnemental. La résilience, c'est retrouver des villes à taille humaine et rénover le bâti ancien ce qui économisera 10 % de la facture pétrolière.

Olivier Corzani : Si la résilience est la capacité à faire face à l'adversité, les villes populaires le font déjà. Les villes ne sont pas égales devant la menace climatique,



PATRICK OLLIER

ancien ministre, maire de Rueil-Malmaison, président de la métropole du Grand Paris

« Rééquilibrer le territoire et s'attaquer aux inégalités — notamment le terrible problème de logement de toute la région Île-de-France — requiert d'autres politiques qu'actuellement »

certaines ne pourront faire face. Fleury-Mérogis, ville de seconde couronne, a une plate-forme logistique qui fournit Paris, au prix d'embouteillages constants. C'est l'organisation transversale d'une ville centre entourée de ses vassaux. Fleury-Mérogis souffre de pauvreté, moins de 20 % de ses jeunes de 18-24 ans ont accès aux études supérieures (contre 56 % au niveau régional). Pour que la résilience résonne pour tous, elle doit porter de l'égalité...

Patrick Ollier : Les élus locaux agissent avec les compétences et les moyens dont ils disposent. L'État a la puissance financière et la force légale pour régler ces problèmes. Nous aménageons nos territoires sans arbitrage national, en l'absence d'État. Affronter seul la situation signifie pour la métropole du Grand Paris résorber l'habitat insalubre. Les finances dont elle dispose ne le permettent pas. Il en faudrait vingt fois plus pour une pareille densité de population. Elle peut juste limiter l'aggravation de la situation.



PATRICE BESSAC

maire de Montreuil, président d'Est Ensemble

« L'aménagement du territoire exige de laisser vivre les collectivités sans changer les règles en permanence »

Jean-Luc Gleyze : Les aménagements d'État des années 1970 n'ont pas été toujours heureux ! Nos territoires ruraux sont très isolés. Ce sont les collectivités territoriales qui ont fourni de l'aide pendant la pandémie et contre les incendies. La proximité rend résilients les territoires locaux. Je revendique une république des territoires !

Patrice Bessac : L'aménagement du territoire exige de laisser vivre les collectivités sans changer les règles en permanence. La





OLIVIER CORZANI

maire de Fleury-Mérogis, vice-président de
Cœur d'Essonne Agglomération

**« Si la résilience
est la capacité à faire
face à l'adversité,
les villes populaires
le font déjà »**

... loi Borloo, par exemple, prévoit l'installation d'arceaux à vélo dans chaque nouvelle gare, ce qui est un progrès. Sauf que le nombre d'arceaux est fixé à l'avance ! Cette complication inutile tient à la volonté centralisatrice de l'État. Ah, si les moyens dégagés étaient à la hauteur !

Patrick Ollier : La pérennité de l'action publique est facilement compromise par les cycles électoraux qui empêchent de se projeter à long terme. Un programme satisfai-

sant et qui exige de la continuité peut être annulé au bout de cinq ans par une majorité différente.

Jean-Luc Gleyze : L'État a oublié le principe du commandeur payeur ! Les lois et règlements nationaux s'imposent aux collectivités, mais elles n'ont pas les moyens d'agir. Le financement départemental de l'isolation du bâti, par exemple, n'est jamais compensé. Autres dépenses départementales en hausse, le RSA et l'allocation d'autonomie pour les personnes âgées. Nos charges s'alourdissent, mais nous n'avons plus les moyens de lever l'impôt. Oui à la capacité d'agir, mais avec les moyens nécessaires !

Olivier Corzani : La simple adaptation au changement climatique coûte 18 milliards d'euros aux ménages, 13 milliards aux entreprises, 8 milliards aux réseaux de distribution. L'État apporte 300 millions par an, c'est insignifiant. Les collectivités ne peuvent avoir de politiques globales structurantes. Construire par exemple une ligne ...



ENGIE Solutions l'allié pour favoriser votre mix énergétique

ENGIE Solutions associe performance économique et énergétique et répond aux besoins des territoires en favorisant la production d'énergies locales et renouvelables.

Rendez-vous sur engie-solutions.com



L'énergie est notre avenir, économisons-la !



... de chemin de fer de Calais à Perpignan, pour éviter les nuisances des camions en transit quotidien à travers la France, appartient à l'État.

— Quelles sont les mesures à prendre en dehors du budget ? Quelles sont les urgences ?

Patrice Bessac : La France s'est engagée à la neutralité carbone en 2050. Cela signifie que chacun ne devra produire que 2 tonnes de carbone par an. Nous sommes très loin du compte. S'ajoutent à cela les dérèglements du climat et la perte de la biodiversité. Or la prise de conscience n'a pas lieu ! Et sans possibilités de moduler les trans-

formations nécessaires, nous subirons des changements très brutaux.

Jean-Luc Gleyze : Les urgences climatiques sont liées aux urgences sociales. La Gironde a subi tempêtes, gels, inondations avant les incendies. Les plus touchés sont les plus fragiles. Il y a urgence sur les questions énergétiques et la nécessité d'une aide aux plus fragiles, confrontés aux passoires thermiques et aux émissions de gaz à effet de serre. Et l'aménagement du territoire reste fondamental. Tant qu'il y a rupture entre la métropole de Bordeaux et le reste du territoire de la Gironde, nous sommes confrontés aux flux pendulaires, aux émissions de gaz à effet de serre et au ressentiment d'une part de la population.



Olivier Corzani : Le GIEC dit qu'il manque en France 13 à 15 milliards d'euros par an pour un effort significatif de la lutte contre le dérèglement climatique. L'État y consacre 300 millions d'euros pendant que 60 à 70 milliards d'euros sont investis dans les énergies fossiles chaque année. C'est ce qu'il faut stopper pour que la situation change. Et puis une stratégie de résilience réussie doit concilier l'écologie et la lutte contre les inégalités sociales, l'échelon local et l'échelon national. Les transports collectifs manquent en deuxième couronne, même dans les zones d'activités et urbaines. Il faut quatre bus pour aller de Fleury-Mérogis à Vert-le-Petit, cela prend une heure et demie. Les chantiers du Grand Paris Express ont créé des déchets. 300 000



JEAN-LUC GLEYZE
président du Conseil départemental
de la Gironde

« La métropole est vécue comme prédatrice, captant l'eau, les ressources alimentaires, l'activité économique, le dynamisme démographique »

tonnes ont été enfouies dans un terrain communal de 7 ha de Fleury-Mérogis.

Patrice Bessac : Depuis que je suis élu, c'est la première fois qu'il n'y a pas plus d'élèves à la rentrée. Un signe que certains s'en vont, lassés par la dureté de la vie urbaine. Paris connaît une hausse démentielle du prix du mètre carré, qui finit par détruire de la valeur immobilière, avec des logements vides, des équipements publics coûteux mais inutilisés. 3 000 élèves en moins provoquent des fermetures d'écoles. Comment mesure-t-on la richesse nationale ? Plutôt que dépenser sans cesse pour les transports, pourrait-on commencer par rapprocher les emplois des logements ?

Patrick Ollier : La vie trop chère à Paris et sa métropole fait partir bien des gens qui sont accueillis dans de petites communes à 30 km. Ces collectivités sans moyens peuvent ensuite créer une école par exemple. L'État doit régler ces problèmes. Les élus ont pris en majorité conscience de la situation et prennent des mesures dans tous les domaines, le logement, les transports, etc. pour des collectivités résilientes. Mais ils agissent dans le cadre des collectivités dont ils sont responsables. La plupart des idées que nous développons ici dépendent de l'État, qui doit faire des propositions. 📌





Ilot Fontenoy - Ségur - Services du Premier Ministre - Paris 7ème (75)
Architecte : Agence F. Braun
Maître d'Ouvrage : Sofavim / Sogelym-Dixence



Hôpital d'Instruction des Armées LAVERAN - Marseille (13)
Architectes : Brunet Saunier Architecture / Fradin-Weck Architecture
Maître d'Ouvrage : État - Ministère des Armées



Opéra Bastille - Paris 12ème (75)
Architecte : Henning Larsen Architects
Maître d'Ouvrage : Opéra Bastille



INGÉNIERIE
BÂTIMENT



CET Ingénierie
92, boulevard Victor Hugo
92110 Clichy
01 46 85 86 87

**L'EAU EST
À L'ORIGINE
DE TOUT
ON NE S'Y
CONSACRERA
JAMAIS
À MOITIÉ.**

Pure Player de l'eau
en France et à l'international.
Saur alimente 20 millions de
personnes dans près de 20 pays.
Préserver la ressource,
inventer de nouveaux
modèles et développer
des technologies innovantes sont
autant de solutions mises en œuvre
par Saur pour, ensemble, redonner à
l'eau la valeur qu'elle mérite.



stereau



saur

France

#missionwater

BANLIEUES, UN BESOIN D'ÉGALITÉ

Après quarante ans de politique de la ville, les banlieues continuent de réclamer l'égalité. Quatre maires issus de villes populaires expliquent pourquoi il est urgent de donner à ces territoires et à leurs habitants les moyens de la solidarité et de la reconnaissance, plutôt que de chercher à les changer.

— **Près de 10 millions de Français vivent dans des banlieues, pour la plupart des villes pauvres. Les inégalités territoriales perdurent malgré quarante ans de politique de la ville. Pourquoi accepter d'être maire d'une ville populaire, sachant qu'on va au-devant des ennuis ?**

Catherine Arenou : Au-delà des ennuis, les passions, les envies, les désespérances des habitants donnent envie de les accompagner. Et pour juger la politique de la ville, regardons le film de ces quarante ans ; ne nous focalisons pas sur la photo du moment. Beaucoup d'habitants ont réussi leur parcours grâce aux innovations de la politique de la ville.

Gilles Leproust : Les moments difficiles existent mais la richesse humaine est exceptionnelle avec ces gens de tous âges qui inventent, donnent de leur temps, apportent

aux autres. Une ville populaire peut vivre, résister, espérer à condition de s'appuyer sur le service public local et la vie associative.

Patrice Leclerc : Ce monde populaire est habité par des gens solides et courageux qui subissent plus que les autres et résistent sur la durée. La composition sociologique des banlieues est à l'image de la France. La population d'Île-de-France est à 70 % éligible au logement social et pourrait se trouver dans les quartiers populaires.

Philippe Rio : Je n'aurais pu m'engager dans une autre ville que celle où j'ai passé mon enfance. Les moments merveilleux compensent les ennuis des élus. La politique de la ville représente moins d'1 % du budget de l'État, mais on lui demande des miracles tandis qu'on n'interroge pas l'efficacité de la politique culturelle ou sportive.

...

CATHERINE ARENOU

maire de Chanteloup-les-Vignes, vice-présidente
du Conseil départemental des Yvelines

**« Quelle serait la bonne configuration ?
La conjugaison de tous les modes du périurbain
aux petites couronnes »**





●●● — **La politique de la ville n'est pas consensuelle. Est-elle la chasse gardée de la gauche ? Est-elle apolitique ?**

Catherine Arenou : Être maire, c'est s'intéresser à ceux qui vous ont fait maire. Je note le même état d'esprit chez tous les maires que je côtoie depuis dix ans au sein de Ville & Banlieue. Les solutions diffèrent en fonction des territoires, pas des appartenances politiques.

Philippe Rio : Le clivage principal se situe entre les villes de banlieue et les autres. Les maires de banlieue ont un vécu commun, différent de celui d'autres maires. Ils s'unissent

face à la mauvaise image de la banlieue, partagée par 80 % de Français. Nous passons beaucoup de temps à convaincre les autorités et les médias des potentialités de nos territoires et de leurs besoins.

Gilles Leproust : La colère est bien là, la désespérance pas forcément. Nos villes sont un atout pour le pays parce que ce sont des terres d'expérimentations, de solutions inédites, de créativité foisonnante. C'est la raison de notre engagement. Ville & Banlieue valorise les réussites — le Conseil national des solutions, les Cités éducatives, les Quartiers d'été — et cherche à les généraliser.

**PATRICE LECLERC**

maire de Gennevilliers, conseiller métropolitain du Grand Paris

« La composition sociologique des banlieues est à l'image de la France. La population d'Île-de-France est à 70 % éligible au logement social et pourrait se trouver dans les quartiers populaires »

– **Patrice Leclerc, vous souhaitez un nouveau débat sur la politique de la ville et la mixité sociale ?**

Patrice Leclerc : Le clivage entre maires se focalise sur une question : veut-on changer les villes populaires ? Je veux qu'elles restent populaires, donc je refuse une mixité sociale qui consiste à attirer des gens présumés mieux que les habitants actuels. Je pense qu'il faut juste donner des moyens aux habitants, tels qu'ils sont ! Ma ville compte 66 % de logements sociaux. Bien des maires cherchent à en réduire le nombre chez eux. Les Hauts-de-Seine ont déjà vu partir leurs couches populaires ; c'est le tour des classes moyennes...

Philippe Rio : Ce fut une erreur monumentale de démolir des logements populaires

au nom de la mixité sociale. Nous sommes tous convaincus ici qu'il faut laisser les habitants où ils sont en améliorant leur vie. Nous connaissons cependant tous des maires qui disent : « pas de pauvres chez moi »

La Grande Borne comptait à l'origine 4 000 logements. 300 d'entre eux ont été démolis dans un premier temps, puis 400. Cela n'a fait que fragiliser le quartier. Il est impossible de rénover sans avoir réfléchi au peuplement. Les familles ont des stratégies résidentielles en fonction de l'école et ne viendront que s'il y a une école de la réussite !

Catherine Arenou : Une ville populaire doit le rester. La mixité sociale a été conçue de l'extérieur. La penser de l'intérieur, c'est penser que beaucoup d'enfants de nos ha- ●●●





PHILIPPE RIO

maire de Grigny, vice-président de Grand Paris Sud, élu « meilleur maire du monde » par la City Mayors Foundation (Londres).

« La politique de la ville représente moins d'1 % du budget de l'État, mais on lui demande des miracles »

... bitants, qui font maintenant partie des classes moyennes, doivent pouvoir rester dans de bonnes conditions. La ville permet de côtoyer celui qui n'est pas tout à fait soi, c'est son essence même. Nos villes populaires jouent un rôle considérable de sas républicain et nous avons accompagné des milliers d'habitants dans un parcours résidentiel. Ceux qui arrivent aujourd'hui sont plus pauvres, plus précaires. Nos villes ne peuvent se résumer à être des sas ! Nous

avons besoin de faire de l'accompagnement éducatif, de la réhabilitation urbaine.

Les Yvelines, département très riche, peut aider financièrement ses villes pauvres qui appellent au secours. Chanteloup-les-Vignes est une exception pour le nombre de logements sociaux, la ville voisine doit en compter 7 %. Convaincre ces maires d'accueillir les publics populaires me paraît indispensable.

Gilles Leproust : Le parcours résidentiel au sein de nos territoires est freiné par le prix du foncier. L'Agence nationale pour la rénovation urbaine ne construit pas de logement social après démolition, or on peut construire du très bon logement social. Tout est question de financement du projet, de prix des loyers et de montant des APL. Le service public local est la richesse de ceux qui n'ont rien. C'est le moyen pour les élus d'initier des politiques innovantes au plus près des habitants. À Allonnes, nos écoles publiques bénéficient d'une ATSEM par classe et d'une vraie pause méridienne ...



cise tp

Filiale Travaux Publics du Groupe Saur
Experte dans la pose de canalisations & de réseaux divers
cisetp.com

#missionwater



Verrecchia associe la pierre de taille
aux matériaux biosourcés

100%
DE NOS OPÉRATIONS EN
PIERRE DE TAILLE MASSIVE



+30
DE
ANS D'EXPERTISE

50%
DES OPÉRATIONS EN COURS
INTÉGRANT DES MATÉRIAUX
BIOSOURCÉS



100
COLLABORATEURS

13 IMPLANTATIONS
NATIONALES
ÎLE-DE-FRANCE
BORDEAUX NICE

2 500
LOGEMENTS
DANS 40 RÉSIDENCES

*Notre raison d'être : " Bâtir en pierre de taille
et lui allier d'autres matériaux naturels,
pour la préservation de la planète,
le raffinement architectural et le bien-être
des générations futures. "*

Marc Verrecchia, Président



La Façonnerie, le laboratoire bas carbone imaginé par Verrecchia

En créant la Façonnerie, Verrecchia propose un laboratoire vivant du bas carbone. Pour rendre possible cette initiative, le groupe s'est entouré d'un collège de scientifiques et a investi dans de nouvelles filières pour connaître les vertus de chaque matériau biosourcé, et en déduire des conclusions.

Afin de tirer les meilleurs enseignements de ses expérimentations, Verrecchia instrumente les logements concernés en milieu occupé afin de récupérer de précieuses données. L'entreprise met en place un logement test exemplaire sur le plan carbone-confort, ainsi, un premier appartement a été équipé sur l'opération Le Monterosso à Colombes (92). D'autres arriveront par la suite.

En 2023, les premiers résultats de la Façonnerie devraient pouvoir être dévoilés...



GILLES LEPROUST
maire d'Allonnes (Sarthe), nouveau président
de l'association Ville & Banlieue

« Une ville populaire peut vivre, résister, espérer à condition de s'appuyer sur le service public local et la vie associative »

avec le concours d'animateurs et d'éducateurs. Ces dispositifs très efficaces coûtent à la collectivité. La Chambre régionale des comptes trouve trop élevées les dépenses de personnel. Eh bien, qu'on nous aide à relever les défis qui nous sont posés !

Patrice Leclerc : Dans la métropole parisienne, le prix au m² est tel, même dans les banlieues populaires, que seul le logement social permet un parcours résidentiel. Il faut

donc revoir ses règles d'attribution et surtout en construire massivement. C'est à cause du manque de logements sociaux que le parc social existant est en voie de paupérisation. La loi Boutin, qui le réserve aux plus pauvres, est une cause du problème. Supprimons-la et réaffirmons que le logement social est un service public pour tous. Il doit accueillir les catégories intermédiaires que sont par exemple les infirmières. C'est la seule façon de garder des métiers sociaux dans la métropole !

À Gennevilliers, nous avons négocié en 2012 une après-midi hebdomadaire d'activités périscolaires. Elle a permis à chaque enfant de découvrir la musique, l'art, le sport, la citoyenneté, etc. Le bilan a été exceptionnel avec notamment l'arrivée massive au conservatoire d'enfants de milieu populaire. Malheureusement, le samedi matin a changé de statut et le débat à ce propos a abouti à un vote à 53 % pour 4 jours d'école.



Seuls 20 % des enfants profitent aujourd'hui des activités culturelles.

— Qu'en est-il de l'expérience des Cités éducatives ?

Catherine Arenou : Notre expérience est à la hauteur de nos espoirs : dans l'école la plus dure de la ville, dont les enseignants avaient démissionné il y a quelques années, la Cité éducative a pu se construire avec une équipe enseignante très motivée, des parents qui lisent et enregistrent des histoires, etc.

Philippe Rio : Les Cités éducatives témoignent partout de l'implication des parents, de la fidélisation des enseignants, de l'évolution des associations sportives. C'est inestimable. Une réussite des villes populaires. 🍷

Quatre maires de villes populaires à l'affiche

Quatre débatteurs, quatre personnalités inspirantes au regard de leur engagement.

Catherine Arenou, ancienne médecin et maire de Chanteloup-les-Vignes, a inspiré le film *Les Promesses* de Thomas Kruithof, sorti en salle début 2022. Isabelle Huppert y incarne la maire d'une commune de banlieue parisienne qui se bat contre l'habitat indigne, accompagnée de son dévoué directeur de cabinet interprété par Reda Kateb.

Philippe Rio, maire de Grigny a été élu en 2021 « meilleur maire du monde », par La Mayors Foundation de Londres, une fondation privée. Ce prix récompense en particulier son engagement en matière de lutte contre la pauvreté au plus fort de la crise du Covid-19. En 2017, Philippe Rio et des maires en charge de quartiers prioritaires de la politique de la ville lancent « l'appel de Grigny » pour réclamer « une concentration ciblée en termes humains et financiers de toutes les forces vives de la nation. » Son parcours est retracé dans un documentaire d'Arte Regards.

Gille Leproust, maire d'Allonnes dans la Sarthe, près du Mans, vient d'être élu président de l'Association des maires Ville & Banlieue de France. Créée en 1983 et contemporaine de la politique de la ville, Ville & Banlieue fédère un réseau d'élus de toutes sensibilités politiques sur l'ensemble du territoire national. Elle se veut force de proposition, indépendante et volontariste, réseau d'échanges et espace en dialogue permanent avec les institutions et représentants de l'État.

Patrice Leclerc, maire de Gennevilliers et conseiller métropolitain du Grand Paris, livre ses réflexions sur son projet de ville et sur la manière de le mettre en dialogue avec les habitants dans *Inventons un nouvel art de vivre populaire* paru aux éditions Arcane 17 en 2022. Il interroge, sans complaisance sur sa propre expérience, la capacité d'une ville de banlieue à s'émanciper des schémas tout faits de la rénovation urbaine qui visent le plus souvent à transformer la ville... en se passant de ses habitants !

LE TRANSPORT URBAIN, UN ENJEU SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL

Désengorger les villes, réduire les émissions de gaz à effet de serre et assurer la mobilité de chacun, quel que soit son trajet ? Parions sur la complémentarité de modes de transport adaptés aux flux de passagers, répondent ceux qui en ont la charge.

— Quel état des lieux des transports en France faites-vous ?

Édouard Henaut : 83 % des trajets quotidiens se font en voiture, 11 % en transports publics. C'est dire la marge de progression ! L'Île-de-France concentre la moitié des transports en commun pour le cinquième de la population. Dans les grandes agglomérations, 8 % des gens ont accès au transport public. La voiture reste un besoin.

Patrick Hatzig : La voiture représente un formidable outil d'émancipation, mais son triomphe a conduit au tout-voiture et empêche de développer le transport collectif, qui n'atteint pas 10 % des déplacements.

Frédéric Baverez : La faiblesse des transports publics s'explique : les choix d'urba-

nisme des années 1950 aux années 2000 ont conditionné le recours systématique à la voiture. Les zones commerciales gigantesques sont conçues pour la voiture ; l'habitat pavillonnaire est ce qu'il y a de plus difficile à desservir en transports collectifs.

Olivier Sicot : Mon agglomération comprend un noyau urbain très bien desservi par les transports en commun, puis une zone peu dense où la voiture est le seul moyen de se déplacer. Inventons des transports pour que personne ne puisse dire « Je ne peux pas faire autrement ». Quant aux centres-villes, tant qu'on pourra y entrer facilement en voiture, les automobilistes ne prendront pas le bus. Ceux qui vivent et travaillent en centre-ville veulent des espaces apaisés mais dès qu'un quartier est piétonnisé, ils réclament, ●●●



ÉDOUARD HENAUT
directeur général délégué de Transdev Île-de-France

« Quelle serait la bonne configuration ?
La conjugaison de tous les modes du périurbain
aux petites couronnes »



- qui pour sa livraison, qui pour son parking une place en bas de chez eux. Que faire ? Exclure les voitures des villes ? Si on le fait, cela libérera des millions de m² à réhabiliter pour des transports collectifs.

Jacques Baudrier : La part de la voiture peut se réduire de 83 % à 60 % et le vélo et le transport public gagner 10% chacun. C'est un objectif crédible désormais.

— **Quelles mobilités mettre en place sans restreindre la liberté de tous de se déplacer ?**

Frédéric Baverez : La complémentarité des modes de déplacement semble la seule piste viable aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Examinons les avantages de chaque mode sans les opposer ; régulons la circulation et le stationnement des voitures. Si le parking est gratuit en centre-ville et que le partage de la voirie favorise la voiture individuelle, cela crée un aspirateur



CHRISTOPHE VACHERON
directeur de RATP Dev
Île-de-France

« Les transports doivent maintenant être plus rapides, extensibles au-delà du noyau urbain, permanents 7 jours sur 7, tôt le matin et tard le soir »

à voitures au détriment des transports en commun. Mais ceux-ci doivent être faciles d'accès, cohérents et permanents.

Patrick Hatzig : Imaginons une chaîne de transports multimodale cumulant toutes les possibilités entre l'urbain, le rural, l'interurbain et le rural. Le plan métropolitain des mobilités du Grand Nancy voté en 2021 adapte les transports à la vie sans être captif de la voiture. Il offre plus de sites propres pour les transports collectifs structurants, un anneau de desserte pour les voitures, du stationnement à proximité de la ville, des pistes cyclables. Le but est de rendre la ville plus facile aux piétons, cyclistes et transports en commun et d'offrir aux automobilistes venant de la périphérie des parkings puis un autre mode pour accéder au cœur de ville.

Olivier Sicot : Explorons toutes les solutions de mobilité avec des transports en fonction de l'usage et du lieu. Dans une agglomération comme Nevers, les gens





PATRICK HATZIG

vice-président de la Métropole du Grand Nancy

« La France a dépensé, en 2021, 45 euros par habitant pour ses infrastructures ferroviaires, la Grande-Bretagne 158 euros, l'Allemagne 124 euros ! Créons un choc de financement en faveur des transports en commun ! »

n'acceptent pas deux correspondances, alors que cela n'a rien de dramatique dans le métro en région parisienne. Inventons au cas par cas pour que les voyageurs améliorent leur expérience du transport collectif.

Christophe Vacheron : Les comportements doivent changer, l'urgence va aider à les faire basculer. Les transports publics coûtent à l'usager trois fois moins cher que la voiture, six fois pour les salariés car l'employeur paie la moitié du titre de transport. Les transports doivent maintenant être plus rapides, extensibles au-delà du noyau urbain, permanents 7 jours sur 7, tôt le matin et tard le soir.

Édouard Henaut : Quelle serait la bonne configuration ? La conjugaison de tous les modes du périurbain aux petites couronnes.

Du périurbain vers la ville : le train s'il y a beaucoup de fréquentation, sinon le car à haut niveau de service qui n'exige pas d'infrastructures aussi coûteuses que le ferroviaire. En milieu rural : la voiture électrique, bien adaptée contrairement aux centres urbains qu'elle ne fluidifie pas du tout. En périphérie : le vélo, électrique, si un dispositif de transport est à moins de 30 km. En ville : les transports en commun urbains.

— Comment adapter les réseaux aux densités de territoire ?

Patrick Hatzig : À la question « Est-il plus facile ou plus difficile d'utiliser les transports en commun au-delà de votre quartier pour les déplacements quotidiens ? », les ruraux répondent « plus difficile » à 86 %, les périurbains à 77 %, les banlieues à 34 %, ...

AGENCE DE PUBLICITÉ

RÉGIE PUBLICITAIRE

ÉDITION

AFFICHAGE

MOBILIER URBAIN

SIGNALÉTIQUE

SPONSORING SPORTIF
ET CULTUREL



contact@hsp-publicite.fr • Tél. 01 55 69 31 00

27, AVENUE LÉNINE • CS 20111 • 92735 NANTERRE CEDEX

PROFESSIONNALISME
ÉCOUTE • ÉTHIQUE
EFFICACITÉ • RÉACTIVITÉ
RESPECT DES PARTENAIRES



©emerald_media - stock.adobe.com

POUR VOTRE COMMUNICATION, DES PROFESSIONNELS À VOTRE SERVICE

www.hsp-publicite.fr



forum Tignous

EnDébat Forum Tignous

→ Jeudi 8 septembre

10^h - 12^h : LA VILLE, NOUVEAU TERRITOIRE D'INDUSTRIE ?

14^h - 16^h : L'ESSONNE : UNE TERRE D'AVENIR AU CŒUR
DES ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE
ET ENVIRONNEMENTAL

17^h - 18^h : FORUM AXE SEINE :
PRÉSENTATION DU PROGRAMME EN AVANT-PREMIÈRE

→ Vendredi 9 septembre

14^h - 16^h : DES VILLES AU SERVICES DE L'HUMAIN
ET DE L'ENVIRONNEMENT :
IMAGINER ET CONSTRUIRE DES TERRITOIRES RÉSILIENTS

16^h - 18^h : LE TRANSPORT EN MILIEU URBAIN, UN ENJEU SOCIAL
ET ENVIRONNEMENTAL

- les centres urbains à 28 % : c'est la densité du territoire qui joue. Il est urgent de créer des parkings relais reliés aux transports collectifs pour les automobilistes venant des zones d'habitat peu dense à 25 ou 30 km du noyau urbain. Ces déplacements-là produisent le quart du CO_2 issu des transports.

Édouard Henaut : Le sujet aujourd'hui est le périurbain, qui concerne la moitié de la population française. C'est là qu'on trouvera les 20 points de baisse de part modale de la voiture. À ces Français qui prennent la voiture faute d'alternative, proposons par exemple des cars. Ceux qui relient Briis-sous-Forges et Massy en Essonne ou Créon et Bordeaux en Gironde décongestionnent l'accès aux grandes agglomérations et offrent aux voyageurs un gain mensuel de 11 heures et de 215 €.

Christophe Vacheron : Le mode de transport doit s'adapter au flux de passagers. Les milieux denses sont desservis par des transports très efficaces, c'est peut-être un non-sens d'y garder les voitures ! Laissons-y seulement les trams, les métros, les services à la demande. Développons en milieu peu dense des covoiturages, autopartages, voitures électriques à disposition, qui se connectent à des parkings relais.

— Comment financer cette augmentation de l'offre de transports ?

Jacques Baudrier : Six milliards sont investis cette année dans le Grand Paris pour doubler les trajets en train, c'est considérable. N'oublions pas que les régions n'ont rien eu depuis quinze ans en fonctionnement ni en investissement. Ce n'est pas le budget de l'État qui doit fournir ce financement mais les taxes affectées. Et les



OLIVIER SICOT
maire de Varennes-
Vauzelles, vice-président
de Nevers Agglomération

« Les collectivités ne reçoivent pas un centime pour les travaux nécessaires aux voies de bus et de tram. Je suggère qu'elles récupèrent une petite part des bénéfices des sociétés d'autoroute »

recettes d'Île-de-France peuvent bénéficier à la province. La redistribution, des Champs-Élysées à Aurillac !

Patrick Hatzig : La France a dépensé, en 2021, 45 euros par habitant pour ses infrastructures ferroviaires, la Grande-Bretagne 158 euros, l'Allemagne 124 euros, l'Italie 103 euros. La Suisse y consacre 413 euros par an et par habitant et le Luxembourg, 607 euros ! Jean-Pierre Farandou, le PDG de la SNCF, évoque un investissement de 100 milliards d'euros, les collectivités territoriales en réclament 200. Trouvons la bonne échelle, mais créons un choc de financement en faveur des transports en commun !

Édouard Henaut : En France, le financement est globalement trop faible. Il privilégie l'Île-de-France, mais reste insuffisant pour elle. Il peut progresser puisque 900 millions d'euros ont été débloqués du temps de Jean Castex pour les transports collectifs en site propre (TCSP). Pourrait-on par exemple affecter une part du versement mobilité aux collectivités situées à 60-70 km des lieux d'emplois ? Elles pourraient créer du transport pour leurs « navetteurs ».

Frédéric Baverez : Les transports publics ne s'autofinancent dans aucun pays développé. Le voyageur n'est qu'une source de financement avec l'employeur et le contribuable. L'État investit de moins en moins mais perçoit de plus en plus de TVA. Il doit pourtant soutenir les collectivités face à l'investissement qu'exige le verdissement de la flotte (un milliard d'euros par an pour le transport quotidien). Les taxes dédiées ont l'avantage de la visibilité pour les investissements à long terme. Je soumets l'idée d'une taxe sur la plus-value foncière, quand le bien vendu a bénéficié d'un nouveau transport public à proximité.



JACQUES BAUDRIER
administrateur d'Île-de-France Mobilités

« Six milliards sont investis cette année dans le Grand Paris pour doubler les trajets en train, c'est considérable »

●●● **Jacques Baudrier** : C'est une idée séduisante que nous n'avons pas réussi à réaliser pour le Grand Paris Express. Nous avons en revanche obtenu la taxe sur les bureaux, la taxe sur les parkings de bureaux et d'hypermarchés, la taxe de séjour, la taxe sur le transport aérien : gardons tout pour de futurs transports.

Olivier Sicot : Les collectivités ne reçoivent pas un centime pour subventionner les travaux nécessaires aux voies de bus et de tram. Je suggère qu'elles récupèrent une petite part des bénéfices des sociétés d'autoroute, elles feraient alors beaucoup pour le transport pour tous !

— Qu'en est-il de la gratuité ? Comment favoriser la mobilité de ceux qui n'ont pas les moyens ?

Patrick Hatzig : Quand le Grand Nancy a donné la gratuité aux moins de 18 ans, la fréquentation a connu une forte hausse. S'il s'agit seulement d'un public captif, il n'y a aucun gain sur la voiture et je préfère alors une tarification solidaire au taux de la CAF. L'Autriche et la Suisse proposent un abonnement annuel unique tous modes de transport confondus, c'est peut-être à imiter.

Olivier Sicot : La gratuité n'est pas une condition suffisante pour développer les transports publics. Des collectivités prises à la gorge financièrement ont dû réduire le service, or le libre accès ne peut s'entendre que si le service est maintenu et le transport de qualité. Sinon la gratuité est assimilée à de la médiocrité. Certains pays européens ont mis en place un tarif unique de 9 euros qui a provoqué l'afflux de milliers de personnes. Ont-ils été attirés par le prix ? Posons-leur la question !

Frédéric Baverez : Les voyageurs questionnés donnent cet ordre de motivation :

**FRÉDÉRIC BAVEREZ**

directeur exécutif France de Keolis

« Je sou mets l'idée d'une taxe sur la plus-value foncière, quand le bien vendu a bénéficié d'un nouveau transport public à proximité »

1. je veux de l'offre,
2. de la facilité d'accès,
3. le vivre ensemble.

Le tarif n'est pas un sujet. À Bogota, les habitants des favelas acceptent de payer 30 dollars par mois (ils ont un salaire de 200 dollars) un transport régulier matin et soir pour se rendre au travail. Les Français pensent la même chose. Ils veulent plus de service, ce qui justifie une petite contribution. La tarification solidaire est la meilleure solution. Une suggestion : utiliser le transport sanitaire en zone rurale comme service de transports à la demande, puisque presque tous les patients prennent un taxi ou un VSL, que les trajets sont prévus à l'avance et déjà payés par la Sécurité sociale. Kéolis est prêt à tester l'idée dans les déserts médicaux.

Édouard Henaut : Bonne idée, mais réfléchir un financement est compliqué ! La métropole de Rouen a choisi de dynamiser le covoiturage en payant des conducteurs et c'est un succès ! La gratuité ? Elle prive de financement les AOM et attire les cyclistes et les marcheurs, pas les automobilistes. Elle peut être utile pour redynamiser des centres-villes qui ont déjà une tarification sociale. Les transports reviennent à 7 centimes par voyageur/km, 5 centimes à l'abonnement, 25 centimes en occasionnel. Adaptions la tarification pour faire revenir les voyageurs occasionnels ! 📌

1. Contribution des employeurs des secteurs public et privé (à partir de 11 salariés) destinée à financer les transports en commun, recouvrée par l'Urssaf qui la reverse aux autorités organisatrices de la mobilité.





Promo Gerim

Acteur Immobilier Humain depuis 1985



Promo Gerim, **acteur pionnier** de la promotion immobilière en **Ile-de-France** est un groupe familial, engagé dans l'attractivité des territoires.

A travers ses **4 sociétés spécialisées**: maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre d'exécution, commercialisation et foncière, le Groupe répond aux attentes et aux besoins des villes, en respectant rigoureusement leurs engagements, une valeur fondamentale pour eux.

Les collaborateurs redoublent d'efforts en continu pour répondre au mieux aux besoins de leurs clients, alliant **professionnalisme, qualité architecturale et accessibilité financière**, sans oublier de s'adapter harmonieusement au cœur du projet immobilier urbain.

Culture d'écoute et dimension humaine viennent aussi s'ajouter à la philosophie de l'entreprise, que ce soit au niveau des collectivités, des élus locaux, des institutionnels comme des aménageurs.

+65
collaborateurs

8 000
logements livrés

50 000 m²
de bureaux

01 76 31 04 65

promogerim.fr

L'ESSONNE, TERRE D'AVENIR

Porte d'entrée sud de l'Île-de-France à l'immense superficie, l'Essonne a tout d'une terre d'avenir. Industrie, logistique, recherche, agriculture et cinéma : elle dispose d'atouts pour un développement harmonieux et une transition écologique réussie. À condition qu'on lui donne de l'autonomie et de la reconnaissance, ainsi qu'un réseau de transport modernisé et repensé.





L'Essonne n'est pas « *un simple département, c'est l'entrée sud de l'Île-de-France !* », assure Patrick Rakotoson, président de la chambre de commerce et d'industrie de l'Essonne. La précision importe vraiment car ce vaste territoire

souffre, en dépit de son dynamisme, d'un manque d'autonomie vis-à-vis de la région et de sa capitale. Au grand regret du maire de Grigny, Philippe Rio, désireux de coopérations interrégionales dépassant les coupures institutionnelles.

Cette dépendance s'incarne clairement dans l'organisation des transports publics de l'Essonne : construits en étoile vers Paris, insuffisants, impropres à répondre aux besoins de la population. Les entreprises essonnaises en arrivent à délaisser les marchés parisiens à cause du coût du trajet et du stationnement, ce qui les désavantage par rapport à leurs concurrents de la petite couronne. Nicolas Méary, maire de Brétigny et vice-président du conseil départemental, voit dans ces « écarts significatifs » la logique d'une « *vision centrée sur Paris, qui ne prend pas en compte les préoccupations des communes de la grande couronne.* »



ÉRIC BRAIVE

maire de Leuville-sur-Orge, président de Cœur d'Essonne Agglomération

« Cessons de rajouter des camions et des entrepôts. Nous avons pris part aux activités de logistique profitables à toute la région »

L'énergie d'une transition écologique réussie

Comment réussir la transition écologique du territoire ? En faisant une transition « populaire, destinée à tous », martèle Philippe Rio, qui insiste sur la nécessaire maîtrise publique de l'énergie et de l'eau. Pour Nicolas Méary aussi, la production d'énergie est essentielle : « Nous stagnons à 6 % de la consommation d'énergie produite sur le territoire. L'objectif est de 30 % en France en 2030 ! Cela passe par des initiatives de poids : décupler la production de photovoltaïque, lancer un nouveau

forage de géothermie à Grigny. » Philippe Rio précise : « Ce forage fournira le chauffage de 10 000 logements et diminuera de 15 000 tonnes les rejets de CO₂. À Évry-Courcouronnes, l'usine d'incinération des déchets fournit le chauffage de 30 000 logements. » La récupération des boues des stations d'épuration d'Évry et de Corbeil permettra de produire du biogaz et de le réinjecter dans le réseau de GRDF. Le maire de Grigny poursuit : « D'ici cinq ans, nous aurons développé nos projets

d'hydrogène vert. Notre objectif de quintupler la production est accessible. » La filière cinéma de Cœur d'Essonne s'est, elle, fixé l'objectif de 100 % d'énergie verte ou produite sur place, un mix d'hydrogène et de voltaïque (énergie fournie par 35 ha de panneaux solaires implantés sur le site). Éric Braive rappelle que « tous les projets d'aménagement de la ville, les écoles, le logement, les piscines, sont concernés par l'isolation thermique et la fourniture d'énergie en circuit court »

CESSONS DE RAJOUTER DES CAMIONS

Le maire de Leuville-sur-Orge, Éric Braive, regrette que les étudiants de sa commune passent « *par Paris ou Versailles pour se rendre sur les campus de Saclay ou d'Orsay, distants de 15 km !* ». Les futures liaisons vers les lignes 14 et 18 amélioreront-elles les trajets quotidiens domicile-travail ? Les raccordements aux gares du Grand Paris font l'objet de dures négociations pour obtenir des parkings à prix modéré et des bus jusqu'aux gares. Si les élus locaux rêvent de lignes transversales évitant aux Essonnais de prendre la voiture pour travailler dans l'Essonne, ils veulent aussi que les échanges avec le sud de l'Essonne, Orléans et Chartres s'inscrivent dans un modèle équilibré de transports. « *Cessons de rajouter des camions et des entrepôts. Nous avons pris part aux activités de logistique profitables à toute la région ; nous risquons maintenant la sclérose ! Réfléchissons au transport ferré du fret* », propose le président de Cœur d'Essonne. Pour Philippe Rio, l'Essonne doit cesser d'être « *seulement le pourvoyeur de Paris, d'exister seulement à travers son regard*. » Elle doit conquérir son autonomie parce qu'elle a tous « *les atouts d'un territoire d'avenir*. »



PATRICK RAKOTOSON
président de la CCI de l'Essonne,
chef d'entreprise

« Les élus veulent rapprocher l'emploi de l'habitat, la CCI les approuve et fait pression pour accélérer la construction de la ligne 14 qui reliera Saclay à Évry, et de la ligne 18, entre Saclay et Saint-Quentin-en-Yvelines »

L'EMPLOI LOCAL, ENJEU VITAL

Ses atouts ? Des ressources variées. Le plateau de Saclay concentre laboratoires et écoles, enseignants, chercheurs et étudiants. L'Essonne compte aussi de grands espaces agricoles, des industries anciennes et nouvelles, la proximité de l'aéroport d'Orly et du marché d'intérêt national de Rungis. C'est un territoire où le super calculateur du Commissariat à l'énergie atomique construit à Bruyères-le-Châtel – l'Essonne accueille 15 % des dépenses de R&D de l'Île-de-France



- cohabite avec pauvreté et déficit de formation, au centre du département. L'emploi local est donc un enjeu vital. C'est l'objectif que se donne la CCI de l'Essonne en travaillant avec les responsables territoriaux, en fédérant les acteurs économiques, en soutenant la formation tous azimuts. Elle accueille dans son centre de recherches à Évry de jeunes chercheurs en biotechnologies dont une partie rejoindra le Génomex et gère le plus grand centre de formation des

apprentis d'Île-de-France. « Les chiffres de 2020 montrent plus 35 % d'entreprises, c'est remarquable », se réjouit Patrick Rakotoson. « Les élus veulent rapprocher l'emploi de l'habitat, la CCI les approuve et fait pression pour accélérer la construction de la ligne 14 qui reliera Saclay à Évry, de la ligne 18 Saclay à Saint-Quentin-en-Yvelines, du tram du Grand Paris, de la liaison Massy TGV. Nous travaillons aussi pour que tous ceux qui doivent emprunter l'autoroute pour se rendre au travail puissent le faire gratuitement ou à moindre coût. Ils paient trop cher. »



PHILIPPE RIO

maire de Grigny, vice-président de Grand Paris Sud

« L'Essonne doit cesser d'être le pourvoyeur de Paris, d'exister seulement à travers son regard »

UNE NOUVELLE CINECITTA ?

Nicolas Méary évoque les emplois que pourrait offrir aux Essonnais la plate-forme d'Orly, si elle diversifiait ses activités en ajoutant l'industrie à la logistique et ceux que représente l'équipement en fibre optique de l'ensemble du territoire. Il rappelle le soutien du département aux projets clés des agglomérations apportant activités et créations d'emplois.

Préserver les terres agricoles, semer pour les générations futures

Les cultures occupent les Essonnais depuis longtemps, à l'exemple des Mérévillois qui plantent du cresson sur les bords de la Juine depuis 1894. Surnommée la capitale du cresson, Méréville fournit aujourd'hui 40 % de la production en France. Le cresson a abordé sa transition en bio il y a quelques années, il est loin d'être isolé. Le quart des 81 000 ha de terres agricoles de l'Essonne est cultivé en bio (chiffre 2020).

« Le travail de la terre est destiné aux générations futures », estiment les élus de l'Essonne qui veulent « sanctuariser les terres agricoles et les bois, réhabiliter les friches agricoles très polluées, préserver l'avenir de la biodiversité dans l'utilisation de l'espace naturel. » Les collectivités locales jouent donc

un rôle non négligeable dans des projets innovants qui poursuivent et accélèrent la transition agricole. Le projet Sésame piloté par Cœur d'Essonne en est un. Cinquante partenaires publics, privés et associatifs se sont fixés pour but d'accompagner ou de créer 100 fermes et d'atteindre 50 % de culture bio sur le territoire de l'agglomération. Ils recherchent donc des terres disponibles, aident à transmettre les fermes entre générations, invitent des chercheurs de Paris Dauphine et AgroParis Tech à expérimenter des modèles agro-écologiques, soutiennent la conversion en bio et la vente locale en circuit court, sensibilisent à l'alimentation bio et locale... Le programme Sésame a déjà donné le jour à la ferme de l'Envol sur le site

de la base militaire 217 à Brétigny, 75 ha d'agriculture bio et locale : maraîchage, arboriculture, élevage (production de lait, fromage et œufs) et atelier boulangerie. Autre expérimentation, la filière chanvre dans le Parc naturel régional du Gâtinais. Créée en 2013, l'entreprise Gâtichanvre de Prunay-sur-Essonne a été rachetée en 2021 et peut conquérir des débouchés appréciables dans le bâtiment. Utilisé en alimentation, cosmétique, paillage et litières, le chanvre a de l'avenir sur les chantiers de construction et de rénovation. Ses propriétés d'isolation et de régulation hygrométrique répondent bien aux normes de la nouvelle réglementation environnementale RE2020.



NICOLAS MÉARY

maire de Brétigny, vice-président du conseil départemental de l'Essonne

« Sortons d'une vision centrée sur Paris, qui ne prend pas en compte les préoccupations des communes de la grande couronne »

Celui de l'ancienne base aérienne 217 de Brétigny-sur-Orge en fait partie. Le site, qu'occupait l'armée de l'air jusqu'en 2012, racheté par Cœur d'Essonne, abrite un pôle agricole bio de 75 ha, la Ferme de l'Envol (voir encadré) et des entreprises spécialisées dans les drones civils, le e-commerce, les véhicules électriques et l'événementiel. Sans oublier la filière cinématographique ! Le président de l'agglomération en parle avec fierté. « Des tournages ont lieu ici depuis quelques années. Si cela pouvait devenir une nouvelle Cinecittà ! Et

c'est un potentiel de 500 à 1 000 emplois locaux, parce que le cinéma a besoin de main-d'œuvre de toutes les catégories. » L'agglomération Grand Paris sud, elle, mise sur le Genopole à Évry. Le premier site dédié aux biothérapies en France, fort de ses entreprises de biotechnologies et de ses laboratoires de recherche en génétique, génomique, espère figurer d'ici 2025 parmi les 10 premiers centres mondiaux de haute technologie des sciences du vivant. À la clé : 150 entreprises pour 3 000 emplois industriels. 📌



BÂTIR - INNOVATION

SIÈGE

38, rue Gay Lussac

94430 - Chennevières-sur-Marne

Tél : +33 (0)1 49 62 02 62 - Co



BIR

GROUPE BIR

R - RECYCLER

AGENCE NORD OUEST
2 Bis, avenue de l'Escouvrier
95200 - Sarcelles

contact : info@bir-reseaux.com



.GROUPE. imestia

Le Groupe
Imestia s'engage
durablement dans
le développement
de vos projets
de restauration
et d'immobilier.

www.groupe-imestia.fr
01 73 43 66 00

RESTAURATION

Prestarest propose une prestation complète pour accompagner la gestion de votre restaurant, sur la base de valeurs communes.

Centrale de référencement de produits alimentaires et non alimentaires, accompagnement, audit, conseil et formation.

www.prestarest.fr



IMMOBILIER

Devil offre les compétences d'intervenants experts pour la conception et la réalisation de programmes immobiliers de qualité.

Montage d'opérations, maîtrise d'ouvrage, assistance.

www.devil-immo.fr





FORMATION ET RECRUTEMENT EN CIRCUIT COURT

De quels leviers disposent les collectivités territoriales pour générer de l'emploi ? Grand-Orly Seine Bièvre accueille un outil performant d'insertion professionnelle avec le campus Galois issu de la fédération d'entreprises Evariste.

J'ai eu mon CDI le 1^{er} septembre », sourit Thomas, un peu intimidé en prenant la parole en public. « Je veux être paysagiste depuis longtemps, mais je ne savais comment faire, jusqu'à ce que je connaisse le campus Galois. Ma formation a débuté en mai. Je travaille aujourd'hui comme ouvrier paysagiste, je me plais et je continue ma formation pendant un an pour monter en qualification ».



LAURENCE BEUREY
présidente du campus Galois

« Le campus n'est pas un organisme de formation ordinaire. Il forme pour recruter »

Thomas reçoit son certificat de réussite et son contrat de travail des mains de Patrick Goldscheider, le PDG de la société Euro Vert qui l'emploie et d'Imène Souid-Ben Cheikh, vice-présidente de l'établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre où se situe Valenton, le siège de l'entreprise [et Métin Yavuz, le maire de Valenton ?]. Après lui, Sékou, qui a connu le campus Galois par Emmaüs Solidarité et Ohanès, ex-demandeur d'emploi, reçoivent également la preuve de leur parcours réussi. La présidente du campus, Laurence Beurey, souligne à quel point cette remise officielle d'un contrat récompensant une formation menée à bien est toujours un « *symbole important* » pour les lauréats, leurs formateurs et les entreprises qui les accueillent. ...





Illkirch de Strasbourg / Création Halle alimentaire / Ouverture octobre 2022

GÉRAUD | 

Donnez du dynamisme à votre ville

Votre partenaire de confiance

Une gestion de proximité

grâce à notre présence
sur tout le territoire national

Des solutions clé en main

Conception, réalisation
et exploitation de halles de marché

www.groupegeraud.fr





ALEXANDRE BOUCHARD
directeur du campus Galois

« Nos stagiaires sont ultra motivés, notamment pour exercer le métier d'ouvrier paysagiste ! »

... **UN EMPLOI À LA CLÉ**

Aujourd'hui, la petite cérémonie clôt le débat sur l'insertion professionnelle de l'Espace Collectivités à Bretigny-sur-Orge, qui a présenté l'expérience locale du campus Galois. Ce centre de formation et d'insertion créé en janvier 2022 à Vitry-sur-Seine forme à la fois

des personnes dont il facilite l'insertion en entreprise et des salariés déjà en poste (son CFA tout neuf date de septembre).

La particularité du campus Galois ? Fournir en fin de formation un emploi dans l'une des entreprises partenaires. Il est en effet issu du groupe Evariste, fédération de 125 PME de proximité au service des collectivités d'Île-de-France dans les domaines de l'environnement et travaux publics, des espaces verts, de l'hygiène et propreté et de l'intérim. Le directeur du campus, Alexandre Bouchard, précise que les stagiaires suivent sept semaines de formation en trois modules (français, langage, savoir-être ; sécurité ; formation métier) puis quatre semaines en entreprise. Ils sont embauchés ensuite si tout va bien, en CDI, ce qui représente une chance considérable. *« Ils sont ultra motivés, notamment pour exercer le métier d'ouvrier paysagiste ! »*


IMÈNE SOUID-BEN CHEIKH

vice-présidente de Grand-Orly Seine Bièvre,
adjointe au maire d'Orly

**« Le déficit de qualification
empêche l'accès à certains
emplois »**

UTILISER LES CLAUSES D'INSERTION

Le campus Galois répond aux besoins de main-d'œuvre dans des métiers en tension : *« Grand-Orly Seine Bièvre bénéficie certes de potentialités d'emploi avec le Grand Paris Express, mais c'est un territoire fragile qui pâtit d'un taux de chômage supérieur au taux national. Le déficit de qualification empêche l'accès à certains emplois »,* analyse Imène Souid-Ben Cheikh. Elle insiste sur les clauses d'insertion des marchés publics qui imposent aux entreprises de réserver des heures de chantier à un public loin de l'emploi : comment en faire un outil de réussite ? Grand-Orly Seine Bièvre aide ses communes à utiliser dans ce sens les clauses d'insertion, à pérenniser les emplois, à créer des parcours individualisés. *« À la création de la régie de l'eau, nous avons identifié les habitants qui avaient du potentiel dans ce domaine, ils sont aujourd'hui agents publics de la régie ! »* ●●●





PATRICK GOLDSCHIEDER

PDG de la société Euro Vert à Valenton

« Des TPE et PME de proximité désireuses de travailler pour les collectivités voisines peuvent ainsi recruter localement »

... REFUS DE LA PRÉCARITÉ

Toutes les entreprises jouent-elles le jeu ?

« La fédération Evariste apporte une garantie essentielle sur ce point, assure Laurence Beurey. Le campus n'est pas un organisme de formation ordinaire. Il forme pour recruter. Nous avons deux objectifs, donner aux entreprises les moyens de répondre à leurs obligations d'insertion ET garantir un emploi aux personnes que nous avons formées. Notre cercle de partenaires nous envoie toutes sortes de gens que nous formons au mieux. Le stagiaire recruté doit assurer à l'embauche et évoluer plus tard. Un chef de chantier doit pouvoir devenir conducteur de travaux. Nous accompagnons les compétences des

salariés, nous envisageons un compagnonnage pour rejoindre éventuellement une autre entreprise de la fédération. »

Patrick Goldscheider relève un point fort du campus Galois : éviter le décalage entre formation et intégration au travail grâce à la transition du séjour en entreprise. Sans oublier la formation de tuteurs dans chaque entreprise, le refus de la précarité grâce au CDI, la capacité à présenter des titulaires de CAP, qui forment « un cercle vertueux. Des TPE et PME de proximité désireuses de travailler pour les collectivités voisines peuvent ainsi recruter localement. »



CLIQUEZ

www.linspiration-services.fr

VENEZ TESTER NOS SONDAGES

- ▶ **FIABLES**
- ▶ **PAS CHERS**
- ▶ **RAPIDES**



CONTACT : INNOMEDIAS – 56 RUE DE PATAY – 45000 ORLÉANS TÉLÉPHONE : 02 38 68 57 19 – E-MAIL : gestion@innomedias.fr

DU CŒUR À L'OUVRAGE

Accompagner chaque territoire dans son développement en étant chaque jour, un partenaire de proximité et de confiance, tel est l'engagement des agences Razel-Bec.

Filiale du Groupe Fayat, 1er constructeur français indépendant, Razel-Bec est un expert reconnu dans tous les domaines des travaux publics. Ses 5000 collaborateurs œuvrent en France et à l'international pour proposer des réponses claires et innovantes aux enjeux actuels et spécifiques des travaux publics. Depuis plus de 140 ans, ils mettent chaque jour du cœur à l'ouvrage et font de Razel-Bec une aventure humaine et collective.



Génie civil
Ouvrages d'art



Industrie



Nucléaire



Travaux souterrains
ferroviaires



Travaux souterrains
routiers



Infrastructures
linéaires
ferroviaires



Infrastructures
linéaires
routières



Barrages



Carrières
de gravats



Génie urbain

razel-bec.com



RAZEL-BEC
FAYAT

DU CŒUR À L'OUVRAGE

Parc Martin Luther King à Paris

© Nicolas Vercellino

ABONNEZ-VOUS

OU ABONNEZ VOTRE COLLECTIVITÉ



> **1 an à 58€**

Réservé aux particuliers
La revue papier chez
vous chaque trimestre

> **1 an à 492€**

6 ex. de chaque numéro
+ hors-séries
+ 6 accès Web

> **1 an à 246€**

3 ex. de chaque numéro
+ hors-séries
+ 3 accès Web



BON À RENVOYER À : INNOMÉDIAS – 56 RUE DE PATAY – 45000 ORLÉANS

L'INSPIRATION
POLITIQUE

■ Nom de la collectivité ou du particulier

■ Adresse de la collectivité ou du particulier

■ Mail de la personne contact

■ Choisissez votre formule d'abonnement :

492 €/an ☐ 6 ex. de chaque numéro + hors-séries + 6 accès Web

246 €/an ☐ 3 ex. de chaque numéro + hors-séries + 3 accès Web

58 €/an ☐ Réservé aux particuliers. La revue papier chez vous chaque trimestre

■ signature

CHÈQUE À L'ORDRE DE INNOMEDIAS OU BON DE COMMANDE SIGNÉ – 56 RUE DE PATAY – 45000 ORLÉANS
TÉLÉPHONE : 02 38 68 57 19 - MAIL: GESTION@INNOMEDIAS.FR

OU ABONNEZ-VOUS DIRECTEMENT EN LIGNE SUR : www.linspiration-politique.fr



epdc

- FIN DU CHANTIER DU COLLÈGE NELSON MANDELA À CHAMPIGNY POUR LE CD94
- ENTREPRISE MANDATAIRE : DEMATHIEU BARD
- VALERO GADAN ARCHITECTES & ASSOCIES
- EPDC : BET TCE
- COÛT DE CONSTRUCTION : 16.7 M€
- CERTIFICATION HQE BÂTIMENT DURABLE, BÂTIMENT CERTIFIÉ PASSIF

INGÉNIERIE PARTENAIRE

Notre bureau d'études tous corps d'état est un acteur reconnu dans l'acte de construire.

Nos intentions techniques intègrent très en amont les besoins et contraintes des pouvoirs locaux et des acteurs privés : bâtir une ville plurielle, durable, accessible et connectée.

Au vu de nos enjeux communs sur les vingt-cinq prochaines années, nous pensons qu'il est nécessaire de **créer des passerelles** entre les acteurs du bâtiments.

C'est ce que nous faisons : proposer des partenariats intelligents aux professionnels de la construction, pour apporter des solutions opérationnelles pertinentes.

POUR UNE GESTION PATRIMONIALE PÉRENNE & OPTIMALE DE VOS RÉSEAUX D'ASSAINISSEMENT, FAITES CONFIANCE À UN SPÉCIALISTE !

AUSCULTATION ET REPÉRAGE DES RÉSEAUX • DIAGNOSTIC / PRÉCONISATIONS
DE TRAVAUX • OPÉRATIONS PRÉALABLES À LA RÉCEPTION • SUIVI QUALITÉ
PENDANT TRAVAUX • SCAN ET MODÉLISATION 3D DES OUVRAGES • DÉMARCHÉ BIM



**TÉLÉCHARGEZ
NOTRE PLAQUETTE
DE PRÉSENTATION**

CONNAÎTRE • ÉVALUER • CONTRÔLER • MODÉLISER

Accréditation n°3-147
Portée disponible
sur www.cofrac.fr



CAE accréditée COFRAC pour les prestations de « contrôle préalable à la réception des réseaux d'assainissement neufs » et le « le contrôle des réseaux d'assainissement en service par inspection visuelle et télévisuelle ».

Prestataire
localisation réseaux

Géoréférencement
BUREAU VERITAS
Certification



« Certificat n° 7140756/A-1 »
CAE certifiée Bureau Veritas en tant que « prestataire en localisation des réseaux » pour l'option « Géoréférencement ».

